

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.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

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

Тема: «Управління міжнародною конкурентоспроможністю КП МА «Київ»
(Жуляни)»

Виконавець: Нестеренко Валерія Олександрівна,
група МEB-203М

(підпис виконавця)

Керівник: к.е.н., доцент кафедри міжнародних
економічних відносин і бізнесу ФМВ НАУ
Сидоренко Катерина Вікторівна

(підпис керівника)

Нормоконтролер: Ричка Марина Анатоліївна

(підпис нормоконтролера)

Київ – 2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин

Кафедра міжнародних економічних відносин і бізнесу

спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»

освітньо-професійна програма «Міжнародні економічні відносини»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ Степанов О.П.

«__» _____ 2020 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної роботи

Нестеренко Валерії Олександрівни

1. Тема роботи «Управління міжнародною конкурентоспроможністю КП МА «Київ» (Жуляни)» затверджена наказом ректора від «19» жовтня 2020 р. №2040/ст.
2. Термін виконання роботи: з 26 жовтня 2020 року по 27 грудня 2020 року.
3. Вихідні дані до роботи: плани, звіти, фінансова звітність, законодавчі та нормативні акти, статистичні дані, наукові та методичні праці вітчизняних та зарубіжних вчених, електронні інформаційні джерела, звіти Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), звіти центра авіації САРА, статистичні матеріали Міністерства статистики України, Украерорух, Державної служби статистики України, щорічні звіти міжнародних організацій: Світової організації торгівлі (СОТ), Світового банку (СБ).
4. Зміст пояснювальної записки: теоретико-методичні основи дослідження конкурентоспроможності міжнародних аеропортів на світовому ринку авіаційних перевезень, аналіз діяльності міжнародних аеропортів в умовах глобальної конкуренції, механізми та інструменти підвищення міжнародної конкурентоспроможності КП МА «Київ» (Жуляни).
5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: у роботі розміщено 35 таблиць, 25 рисунків.
6. Презентація основних результатів кваліфікаційної роботи в електронному вигляді. Розроблена презентація в Microsoft Office Power Point, складає 29 слайдів.

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	16.09.2020	Виконано
2.	Затвердити план дослідження та отримати завдання до виконання дипломної роботи	23.10.2020	Виконано
3.	Розкрити теоретико-методичні основи дослідження конкурентоспроможності міжнародних аеропортів на світовому ринку авіаційних перевезень	26.10.2020-01.11.2020	Виконано
4.	Оцінити діяльність міжнародних аеропортів в умовах глобальної конкуренції	02.11.2020-15.11.2020	Виконано
5.	Визначити та обґрунтувати механізми й інструменти підвищення міжнародної конкурентоспроможності КП МА «Київ» (Жуляни)	16.11.2020-29.11.2020	Виконано
6.	Написати реферат, вступ, висновки та оформити список використаних джерел і додатки	30.11.2020-03.12.2020	Виконано
7.	Оформити дипломну роботу	04.12.2020-07.12.2020	Виконано
8.	Попередній захист дипломної роботи	12.12.2020	Виконано
9.	Передати дипломну роботу рецензенту для рецензування (за 10 днів до захисту)	08.12.2020	Виконано
10.	Передати дипломну роботу науковому керівникові для написання відгуку (за 7 днів до захисту)	15.12.2020	Виконано

8. Дата видачі завдання: «28» жовтня 2020 р.

Керівник дипломної роботи

_____ (підпис керівника)

Сидоренко К.В.

(П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання

_____ (підпис випускника)

Нестеренко В.О.

(П.І.Б)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Управління міжнародною конкурентоспроможністю КП МА «Київ» (Жуляни)»: 124 сторінки, 35 таблиць, 25 рисунків, 86 літературних джерел.

Перелік ключових слів (словосполучень): АЕРОПОРТ, АВІАКОМПАНІЯ, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, АВІАЦІЙНА ГАЛУЗЬ, АВІАЦІЙНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, СВІТОВИЙ РИНОК, РИНОК АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ.

Об'єкт дослідження: процеси розвитку міжнародних економічних відносин та зв'язків, що виникають на світовому ринку авіаційних перевезень.

Предмет дослідження: наукові основи (наукові положення і факти, поняття, принципи, теорії, закономірності) та методи забезпечення міжнародної конкурентоспроможності аеропорту.

Мета дипломної роботи: розроблення та обґрунтування механізмів й інструментів підвищення конкурентних позицій аеропорту на світовому ринку авіаційних перевезень на основі поглибленого аналізу специфіки діяльності міжнародних аеропортів в умовах глобальної конкуренції та визначення сучасних вимог споживачів аеропортових послуг.

Методи дослідження: загальні методи (аналіз, синтез, індукція, дедукція, класифікація), теоретичні методи (системний аналіз), економіко-статистичні, графічні та інші.

Отримані результати та їх новизна: набули подальшого розвитку основні напрями та методи формування конкурентних переваг міжнародних аеропортів.

Значущість виконаної роботи та висновки: ґрунтовний аналіз діяльності міжнародних аеропортів в умовах глобальної конкуренції з розробленням механізму посилення їх конкурентних позицій на світовому ринку авіаційних перевезень.

Рекомендації щодо використання результатів: матеріали дипломної роботи рекомендується використовувати для написання та оновлення стратегічних планів розвитку авіаційної галузі України на коротко- та довгострокові періоди.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1	
ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МІЖНАРОДНИХ АЕРОПОРТІВ НА СВІТОВОМУ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	10
1.1. Структурні зрушення та тенденції розвитку світового ринку авіаційних перевезень	10
1.2. Наукові підходи до визначення конкурентоспроможності.....	14
1.3. Чинники формування конкурентоспроможності міжнародних аеропортів	19
РОЗДІЛ 2	
АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНИХ АЕРОПОРТІВ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ	28
2.1. Дослідження особливостей діяльності європейських аеропортів та досвіду підвищення їх конкурентних позицій в умовах глобальних трансформацій	28
2.2. Аналіз міжнародного конкурентного середовища авіаційної галузі України.....	49
2.3. Аналіз фінансово-господарської діяльності КП МА «Київ» (Жуляни)	56
РОЗДІЛ 3	
МЕХАНІЗМИ ТА ІНСТРУМЕНТИ ПІДВИЩЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ КП МА «Київ» (ЖУЛЯНИ).....	96
3.1. Оптимізація повітряного простору як механізм підвищення конкурентних позицій КП МА «Київ» (Жуляни).....	96
3.2. Трансформація та адаптація бізнес-моделі міжнародного аеропорту КП МА «Київ» (Жуляни) до сучасних вимог клієнтів.....	99
ВИСНОВКИ.....	111
СПИСОК БІБЛОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	117
ДОДАТКИ.....	125

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. В рамках глобалізації світової економіки міжнародні авіаційні перевезення являють собою важливу складову частину інтеграційного процесу країн в сучасну систему міжнародних економічних зв'язків та приєднання до міжнародного ринку транспортних послуг. Світовий авіаційний комплекс та окремі державні авіаційні галузі мають виняткове значення з метою вирішення соціально-економічних питань, підвищення рівня життя населення країн та належать до значних сфер економіки країн. Процес вдосконалення повітряного транспортування дає можливість поліпшити взаємозв'язок з іншими країнами, збільшити імовірні ринки збуту авіаційної галузі, приймати безпосередню участь авіаційних підприємств в іноземних проектах і як наслідок бути конкурентоспроможними в сфері авіаційних перевезень.

В Україні авіаційний транспорт відіграє важливу роль у сприянні перевезення надтермінових вантажів та пасажирських перевезень. Він гідно виділяється серед інших транспортних засобів швидкістю доставки вантажів і пасажирів на далекі відстані. 11 травня 2017 року Радою ЄС було офіційно затверджено надання Україні безвізового режиму з Європейським Союзом. Подія такого роду сприяє збільшенню обсягу перевезень авіатранспортом, виникненню нових українських авіакомпаній. А саме таких компаній, як лоукостери, які надають послуги авіаційних перевезень пасажирів за набагато нижчими цінами, ніж звичайні авіакомпанії, в обмін на добровільну відмову від спектру багатьох пасажирських послуг. Із заходом більш бюджетних авіаліній на ринок авіаційних перевезень в Україні буде створено приблизно 800 тис. нових робочих місць ще до настання 2030 року. Українська економіка заробить ще 6 млрд. грн. у 2030 році: 16 млрд. – дохід від аеропортів; 18 млрд. – будівництво та підтримки аеропортів; 8 млрд. – розвиток торгівлі; 22 млрд. – сфера туризму. Отже, розвиток авіатранспорту в Україні є дуже актуальним питанням.

Впродовж 2018 року перевезення пасажирів, вантажів та пошти здійснювали 34 вітчизняні авіакомпанії, якими виконано 100,3 тис. комерційних рейсів (за 2017 рік – 93 тис. рейсів). При цьому, кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з 2017 роком на 18,7% та склала 12529 тис. чоловік. Разом з цим, обсяги перевезень вантажів та пошти авіаційним транспортом України збільшились на 19,7% та становили 99,1 тис. тонн.

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

На даний час українські аеропорти є одними з найбільш швидкозростаючих. Серед них важливу позицію займає Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни). Аеропорт «Київ» займає свою ринкову нішу, має розвинуту інфраструктуру для обслуговування авіаційних перевезень пасажирів, вантажу та пошти, і найбільше підходить для розвитку регулярних рейсів, чартерних рейсів туристичних груп та організації рейсів «ділової авіації» (бізнес-класу). Не зважаючи на певні проблеми, з якими стикається підприємство у своїй діяльності Міжнародний аеропорт «Київ» залишається перспективним, прибутковим та привабливим для інвесторів та авіакомпаній. Враховуючи ринкову частку аеропорту «Київ» серед діючих українських аеропортів, можна з впевненістю стверджувати, що Міжнародний аеропорт «Київ» є стратегічним авіаційним підприємством для України.

Дослідженню трансформаційних змін світового ринку транспортних послуг, ринку авіаційних перевезень в умовах глобалізації, їх проблем та перспектив розвитку присвячені наукові праці наступних вітчизняних та іноземних науковців, зокрема: О.В.Апарової, Н.Ашфорда, К.Баттон, О.Бетанкора, Т.О.Гаврилко, М.Григорак, Н.В.Даниленка, Х.Дудчака, В.Єлагіна, В.В.Жебкіа, Р.О.Заблоцької, В.М.Загорулько, В.Коби, Ю.О.Коваленко, В.В.Козика, О.Косарева, К.В.Костиної, І.В.Кривов'язюк, Ж.В.Кудрицької, Ю.М.Кулика, Ю.Ф.Кулаєва, П.Р.Левковця, П.Малігетті, Р.Макаріо,

Ю.Мельник, Н.П.Мешко, В.В.Мови, А.Назаренка, С.Г.Осика, В.Ю.Павелка, С.Палеарі, Л.А.Панкової, Н.Є.Полянської, В.Т.Пятниці, Р.Редонді, П.Ю.Родіонова, А.П.Румянцева, І.П.Садловської, С.В.Сіденко, А.С.Філіпенко та ін.

Метою дослідження є розроблення та обґрунтування механізмів й інструментів підвищення конкурентних позицій аеропорту на світовому ринку авіаційних перевезень на основі поглибленого аналізу специфіки діяльності міжнародних аеропортів в умовах глобальної конкуренції та визначення сучасних вимог споживачів аеропортових послуг.

Відповідно до поставленої мети сформовано **основні завдання** кваліфікаційної роботи:

- охарактеризувати тенденції розвитку світового ринку авіаційних перевезень;
- розкрити еволюцію наукових поглядів на конкурентоспроможність міжнародних аеропортів;
- виокремити чинники формування конкурентоспроможності міжнародних аеропортів;
- дослідити особливості діяльності європейських аеропортів та досвід підвищення їх конкурентних позицій в умовах глобальних трансформацій;
- вивчити міжнародне конкурентне середовище авіаційної галузі України;
- проаналізувати особливості фінансово-господарської діяльності КП МА «Київ» (Жуляни);
- обґрунтувати напрями оптимізації повітряного простору як механізму підвищення конкурентних позицій КП МА «Київ» (Жуляни);
- запропонувати шляхи трансформації та адаптація бізнес-моделі міжнародного аеропорту КП МА «Київ» (Жуляни) до сучасних вимог клієнтів.

Об'єктом дослідження процеси розвитку міжнародних економічних відносин та зв'язків, що виникають на світовому ринку авіаційних перевезень.

Предметом дослідження є наукові основи (наукові положення і факти, поняття, принципи, теорії, закономірності) та методи забезпечення міжнародної конкурентоспроможності аеропорту.

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.

Теоретичну основу дослідження склали нормативні, аналітичні та статистичні матеріали українських і зарубіжних науковців, спеціалізовані довідкові видання, звіти та доповіді на науково-практичних конференціях, матеріали доповідей і тематичних оглядів. У роботі використані монографії та науково-аналітичні роботи вчених, що спеціалізуються на питаннях функціонування авіаційного транспорту, матеріали вітчизняної та зарубіжної періодичної преси, дослідження науково-дослідних центрів та інститутів авіаційного сектору економіки, публікації, огляди і доповіді ІАТА, ІКАО, САРА та інших міжнародних організацій, Украероруху, Державної авіаційної служби України, статистична та фінансова звітність аеропортів, виробничі дані КП МА «Київ» (Жуляни), матеріали Інтернет.

Структура дипломної роботи. Дипломна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку бібліографічних посилань використаних джерел та додатків. В роботі розміщено 35 таблиць, 25 рисунків. Список бібліографічних посилань використаних джерел включає 86 найменувань на восьми сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МІЖНАРОДНИХ АЕРОПОРТІВ НА СВІТОВОМУ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Структурні зрушення та тенденції розвитку світового ринку авіаційних перевезень

Зрушення, що почалися у сфері авіаперевезень, характеризуються інтенсивністю обслуговування авіаперевізників, вантажів та вантажної клієнтури в аеропортах і, відповідно, зростанням інформаційних, матеріальних і фінансових витрат. Усі ці процеси потребують логістичного підходу до проектування розвитку інфраструктури повітряного транспорту, мінімізації витрат усіх видів ресурсів аеропортів, й тому числі логістичних.

Головним фактором активізації повітряних перевезень в світовому повітряному просторі є взаємодія урядів різних країн через визначення режиму повітряного простору.

Основним правовим документом, який сформував основні принципи безпеки міждержавних польотів, можна назвати Чикагську конвенцію 1944 року, яка визначила абсолютний та виключний суверенітет держав на повітряний простір над їх територією, надаючи право уряду кожної країни регулювати комерційні права національних та іноземних перевізників [57].

Для здійснення міждержавного польоту, який передбачає повітряні пересування літаків із перетином державних кордонів більш ніж однієї країни, необхідне підписання двосторонньої угоди про експлуатацію повітряного простору цих країн. На сьогодні головним документом міжнародної авіаційної діяльності є Чикагська конвенція 1944 року про міжнародну цивільну авіацію [24]. В цьому документі відображені головні принципи взаємовідносин держав та діяльність Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Другим важливим елементом функціонування авіатранспортних підприємств є застосування категорії «відкритого неба». Дана категорія передбачає надання таких прав міжнародним авіакомпаніям, як право на безпосадковий транзитний політ; транзит із посадкою в технічних та інших некомерційних цілях; висадки пасажирів, багаж, вантаж, пошту, якщо пункт призначення – будь-яка третя країна; здійснювати усі види перевезень між третіми країнами, обминаючи територію держави реєстрації повітряного судна; здійснювати усі види перевезень між аеропортами одної іноземної держави [80].

Кожна держава в галузі авіаційної діяльності підписує міжурядові угоди, в яких визначаються авіакомпанії, які мають право на виконання польотів між двома країнами, загальні правила для перевезення пасажирів та вантажів при експлуатації повітряних ліній, умови польотів, порядок митного оформлення, питання техобслуговування й безпеки польотів. Міжурядові угоди мають містити інформацію про маршрутні лінії визначення кількості рейсів, типів повітряних судів, які дозволяються до експлуатації, що є підставою для випуску повітряних суден у світовий повітряний простір [79].

Тенденції глобалізації зумовили необхідність перегляду ряду нормативних документів функціонування авіакомпаній у світовому просторі та механізм укладання двосторонніх угод. Необхідно визначити, що стимулом розвитку діяльності авіакомпаній є не лише їх конкуренція та боротьба за ринковий простір, а й політика кожної окремої держави. В подальшому місце кожної з країн у світовому повітряному просторі залежатиме від впливу та зацікавленості урядів, оскільки взаємовідносини авіакомпаній з урядом дотепер залишаються головним фактором розвитку авіаіндустрії.

Проблеми економічного та нормативного плану у світовому повітряному просторі вимагають негайного вирішення задля подальшої інтеграційної авіатранспортної діяльності. Законотворниками та індикаторами функціонування авіакомпаній у світовому повітряному просторі вважають Міжнародну організацію цивільної авіації та Міжнародну асоціацію повітряного транспорту (IATA) [79].

Найбільш авторитетні міжнародні авіаційні організації Міжнародна організація цивільної авіації та Міжнародна асоціація повітряного транспорту вважають за необхідне лібералізувати та уніфікувати всі системи функціонування ринку світового повітряного транспорту в системі кластерів [11].

Формування світового економічного простору, інтернаціоналізації ринків та міжнародний характер конкуренції сприяють виокремленню повітряного транспорту в головний фактор розвитку сучасної глобальної економіки. Постійна тенденція до нарощення обсягів виробництва авіапослуг на міжнародному ринку авіаперевезень стає характерною рисою сучасної економіки та є свідченням неухильного зростання потреб у мобільності факторів виробництва у світовому економічному просторі. На сучасному етапі сформувалася залежність між рівнем економічного розвитку країни, параметрами зміни обсягів факторів виробництва та виробництвом авіатранспортних послуг.

Авіація, особливо в секторі коротких перевезень, зіткнеться зі зростаючою конкуренцією з боку інших видів транспорту.

Це може також посилюватися екологічними проблемами, оскільки соціальні рухи все частіше критикують авіаперельоти та інші види транспорту, які, як вважається, сприяють надмірному впливу на навколишнє середовище.

Нові типи повітряних суден і мінливі види транспорту можуть впливати на тип і місце розташування необхідної інфраструктури, потенційно виходячи за рамки існуючих в даний час аеропортів і траєкторій польотів. Це також може вплинути на те, як проектуються і використовуються аеропорти, а також на вимоги або очікування клієнтів.

Аеропорти, які зараз розробляються, можуть враховувати ці міркування при плануванні та проектуванні. Однак існуючі аеропорти можуть зіткнутися з ще більшими труднощами при адаптації до нових експлуатаційних вимог. У цьому контексті важливо відзначити, що на Заході не будується нових великих аеропортів, тому Європа і Сполучені Штати можуть постраждати найбільшою мірою [83].

2040 може призвести до поширення політичної влади, при цьому Сполучені Штати і Європа будуть все більше розділяти глобальний політичний етап з Азією та іншими країнами з економікою, що формується [80].

Очікується, що за сприяння зростаючого населення ринки повітряних перевезень в Азії продовжать зростати, так само як і їх вплив на розробку стандартів і норм для галузі [83].

При цьому ми можемо побачити продовження сьогоденних тенденцій націоналізму і протекціонізму з боку держав як з точки зору промисловості і бізнесу, так і обміну інформацією. І хоча, можливо, є більше даних, ніж будь-коли раніше, неясно, чи буде ця інформація відкрито поширюватися між державами в цілях сприяння узгодженим і впорядкованим процесам повітряного транспорту.

Для авіаційної безпеки це може ускладнити досягнення глобального визнання і згоди. Тенденція введення екстериторіальних заходів, ймовірно, збережеться і далі.

Існуюча економічна нерівність і непропорційне зростання чисельності населення в регіоні посилять розрив у потенціалі в майбутньому. Це може бути очевидно по декількох секторах, але для авіації вже очевидні відмінності між країнами з точки зору авіаційної безпеки і можливостей спрощення процедур.

Деякі держави швидко розвиваються, отримуючи максимальну користь з інтелекту, даних і нових технологій, в той час як інші продовжують боротися за відповідність існуючим базовим умовам і світовим передовим практикам [26]. Неминуче, що деякі країни залишаться позаду. У них просто не буде інфраструктури, засобів, ресурсів або політичної підтримки, щоб здійснити серйозні зміни.

Хоча цей розрив існує і сьогодні, очікується, що в найближчі роки він буде розширюватися, що, можливо, призведе до створення двошвидкісної системи безпеки і спрощення процедур [84].

У набагато ширших масштабах ці соціальні та економічні прогалини можуть також призвести до посилення соціальних заворушень і повстань.

Зміна клімату і питання, що стосуються стійкості, будуть мати серйозні наслідки в глобальному масштабі. Деякі уряди будуть добре адаптуватися, активно

плануючи вирішення цих проблем. Інші, однак, не матимуть політичного впливу або ресурсів, щоб діяти вчасно.

У результаті деякі міста можуть опинитися до 2040 року буквально під водою. Інші можуть стикатися зі збільшеною нестачею ресурсів і значними змінами як спосіб життя. Це, у свою чергу, може призвести до збільшення числа переміщених осіб і можливих конфліктів, що стане ідеальним живильним середовищем для соціальних заворушень і, можливо, тероризму.

У транспортному секторі збільшення числа серйозних погодних подій призведе до збільшення числа випадків скасування, затримок і збоїв у роботі глобальної системи.

Посилення політичного тиску і активності може змусити багато урядів почати скорочення викидів і поліпшити способи, за допомогою яких підприємства беруть на себе відповідальність за свій вплив. Стійка транспортна система буде головною метою в багатьох штатах. Суворі правила можуть застосовуватися як до підприємств, так і до окремих осіб, що, в свою чергу, може допомогти стимулювати інновації.

1.2. Наукові підходи до визначення конкурентоспроможності

Конкуренція між суб'єктами господарювання є обов'язковою рисою сучасної ринкової економіки в умовах глобалізації світового господарства. Не зважаючи на зміни торгових відносин та державного регулювання економіки, конкуренція завжди присутня на ринку. У таких умовах суб'єкти господарювання повинні приділяти увагу вивченню питань конкурентоспроможності, що забезпечить місце підприємства у визначеному сегменті ринку і розширить його частку.

У дослідженнях українських і зарубіжних вчених здійснюються масштабні комплексні дослідження, присвячені різним аспектам питання конкурентоспроможності, особливостей її прояву у різних сферах господарювання. Науковці роблять акцент на дослідженнях проявів конкуренції і різних умовах формування конкурентоспроможності, факторах що на неї впливають, концепцій та

методів що застосовуються з метою її забезпечення. Також широко досліджуються питання аналізу, підвищення, управління та забезпечення конкурентоспроможності.

Теоретичним положенням конкуренції і дослідженню концепцій конкурентоспроможності присвятили свої наукові розвідки такі видатні українські вчені, як: Е.Альтман, І.Ансофф, Т.Бейтмен, В.Базилевич, Д.Болл, А.Гальчинський, П.Друкер, П.Зав'ялов, Ф.Котлер, Ж-Ж.Ламбен, В.Маккалах, К.Макконнелл, Ю.Макогон, М.Портер, А.Стрікланд, А.Томпсон, С. Шелл та ін.

Конкурентоспроможність у загальному визначенні – це володіння суб'єктом певними властивостями, які дають йому можливість розвиватись на інноваційній основі та перемагати у конкурентній боротьбі [50]. Якщо суб'єкт їх не має, то не спроможний вступити у тривалу конкурентну боротьбу на відповідному ринку. Основним фактором високої конкурентоспроможності суб'єктів міжнародних економічних відносин є їх сприйнятливість до інновацій. Тобто усі конкурентоспроможні суб'єкти дотримуються інноваційного типу поведінки.

Дослідники відзначають порівняльний і динамічний характер цього показника [34]:

– порівняльний характер означає, що конкурентоспроможність не є явищем, притаманним конкретному об'єкту; вона не впливає з його внутрішньої природи, а проявляється тільки за умов порівняння даного об'єкта з іншими; її можна оцінити порівнянням найбільш суттєвих показників діяльності підприємств; результатом цього порівняння є визначення рівня конкурентоспроможності;

– динамічність означає, що досягнутий в окремий проміжок часу рівень конкурентоспроможності підприємства не може розглядатися як довгострокова характеристика його ринкової позиції незалежно від ефективності діяльності.

Поняття «конкурентоспроможності» може застосовуватись до різних об'єктів і з урахуванням їх особливостей.

Конкурентоспроможність галузі визначається наявністю в ній технічних, економічних і організаційних умов для створення, виробництва і збуту продукції високої якості, що задовольняє вимогам конкретних груп споживачів. Під конкурентоспроможністю галузі розуміють ефективність роботи окремих галузей

національного господарства, що оцінюється, окрім традиційних критеріїв, за показниками, що характеризують і описують міру живучості та динамічності галузі при різних варіантах розвитку економіки даної країни і всього світу в цілому. Конкуреноспроможність галузі – це здатність не лише перемагати у конкурентній боротьбі, але і брати у ній активну участь [41].

Конкуреноспроможність підприємства передбачає його здатність впливати на ринкову ситуацію у власних інтересах та спроможність виготовляти продукцію, яка задовольняє вимоги споживача при відносно невисокому рівні витрат [33; 34].

Різні науковці по різному визначають сутність поняття конкуреноспроможності підприємства, тому єдиного, загальноприйнятого визначення цього поняття не існує. Так, Н.Грицишин визначає конкуреноспроможність підприємства як здатність суб'єктів підприємницької діяльності витримувати конкурентну боротьбу на ринках економічних благ, швидко і ефективно пристосовуватись до нових умов господарювання.

Українські дослідники А.С.Афонін, С.В.Білоусова, К.Мільські визначають конкуреноспроможність фірми як її спроможність та поведінку, які забезпечують фірмі можливість тривалий час добиватися власних цілей і успішно виступати на ринку поряд з іншими присутніми там суб'єктами [9].

Вітчизняні науковці О.М.Сумець, О.Є.Сомова і Є.Ф.Пеліхов визначають конкуреноспроможність чітко і лаконічно, стверджуючи, що конкуреноспроможне підприємство – це стабільно діюче прибуткове підприємство [50]. У разі поглибленого дослідження цієї категорії вони визначають конкуреноспроможність підприємства як його здатність у поточному періоді та в довгостроковій перспективі забезпечувати вищу, порівняно з конкурентами, ефективність виробництва та вигідність реалізації своїх товарів. Конкуреноспроможність є комплексною характеристикою, і тому вона є результатом діяльності всіх підрозділів підприємства у всіх напрямках виробництва та його обслуговування.

Конкуреноспроможність підприємства, як твердять В.Адамик і Г.Вербицька, – це відносне поняття, яке відображає відмінність процесу розвитку цього

підприємства від конкурента, як за ступенем задоволення його продукцією суспільних потреб, так і за ефективністю комерційної діяльності [19].

Під конкурентоспроможністю фірми, за твердженням Н.Струк, розуміють реальну та потенційну здатність компанії проектувати, виготовляти та збувати товари. Предметом детальної важливості й аналізу повинна бути номенклатура продукції, яку випускає підприємство. Таке трактування конкурентоспроможності підводить нас до необхідності розуміння конкурентоспроможності продукції як складової конкурентоспроможності підприємства.

Конкурентоспроможність товару – це ступінь реального або потенційного задоволення ним конкретної потреби порівняно з аналогічними товарами, які представлені на цьому ринку. Конкурентоспроможність визначає здатність витримувати конкуренцію порівняно з аналогічними товарами на конкретному ринку. Однак в сучасному суспільстві товар конкурує не лише з аналогами. Уже давно економічна теорія довела існування чітко вираженої конкуренції між товарами-замінниками. Однак насправді міжтоварна конкуренція ще глибша. Для цього варто згадати класифікацію конкурентів, що пропонують Л.Мороз і Н.Чухрай, згідно з якою на ринку конкурують не лише товари-аналоги, але й товарно-родові конкуренти та бажання-конкуренти. Враховуючи це, необхідно враховувати, що будь-яка продукція конкурує за бажання споживача витратити кошти на саме її придбання і під час дослідження конкурентоспроможності необхідно вивчати не тільки товари-аналоги, але й загальний ринок регіону збуту – споживчий чи промисловий.

Науковці Е.В.Мінько і М.Л.Кричевський розглядають конкурентоспроможність продукції як здатність продукції відповідати наявним вимогам конкретного ринку на період, що розглядається [33].

Вітчизняний науковець Т.М.Громова стверджує, що в умовах товарного ринку продукція набуває статусу конкурентоспроможної лише тоді, коли виробник одержує за неї більше ніж витрачає на її виробництво [33]. Інакше кажучи, за таким трактуванням конкурентоспроможною є вся продукція, ціна продажу якої вища за повну виробничу собівартість [13]. Однак, якщо на таку продукцію попит доволі низький, з часом підприємство не зможе її продавати у достатній кількості для

компенсації усіх витрат і отримання прибутку, тому не варто вважати абсолютним показником конкурентоспроможності співвідношення ціна-витрати. Хоча, безперечно, наявність певного рівня рентабельності продукції є важливим [17]. Однак, це стосується передусім конкурентоспроможності підприємства, а не конкурентоспроможності продукції.

Помилковою є думка, що конкурентоспроможна продукція – це продукція найвищої якості, що присутня на ринку. Приклади успішного функціонування торгових марок і брендів різної якості як на вітчизняному, так і на зарубіжних ринках свідчать, що конкурентоспроможність формується за рахунок поєднання низки чинників і її треба розглядати усебічно. Найяскравіше це можна побачити на споживчих товарах, особливо продукції харчової промисловості. Для більшості товарів цієї категорії характерним є те, що на ринку одночасно присутні багато виробників, що пропонують продукцію різної якості і різної ціни, і кожній із представлених торгових марок властивий певний рівень попиту і конкурентоспроможності. На ринках продукції промислового призначення діють ті ж принципи, однак через специфіку просування продукції вони не настільки очевидні.

Конкурентоспроможність товару відображає його здатність більш повно відповідати запитам покупців порівняно з аналогічними товарами, представленими на ринку. Вона визначається конкурентними перевагами:

- якістю товару, його технічним рівнем, споживчими властивостями, цінами, встановлюваними продавцями товарів;
- перевагами в гарантійному і післягарантійному сервісі, рекламі, іміджі виробника, а також ситуація на ринку, коливання попиту.

Високий рівень конкурентоспроможності товару свідчить про доцільність його виробництва та можливості вигідного продажу.

Разом з тим, конкурентоспроможність товару повинна максимально врахувати вимоги та можливості конкретних груп покупців. Причини конкурентоспроможності товару необхідно шукати в конкурентних перевагах окремих його характеристик, що є наслідком більш ефективного керування на етапах розробки, реалізації й експлуатації пропонованої продукції.

Враховуючи зазначене, загалом, конкурентоспроможність потрібно розглядати як комплексну категорію. На нашу думку, конкурентоспроможність – це здатність підприємства і його продукції протягом тривалого терміну успішно функціонувати на ринку і домінувати в окремих або усіх аспектах своєї діяльності над конкурентами. Конкурентоспроможність продукції та конкурентоспроможність підприємства – виробника продукції співвідносяться між собою як частина і ціле. Можливість компанії конкурувати на певному товарному ринку безпосередньо залежить від конкурентоспроможності товару та сукупності економічних методів діяльності фірми, які впливають на результати конкурентної боротьби.

1.3. Чинники формування конкурентоспроможності міжнародних аеропортів

Висококонкурентне ринкове середовище зумовило необхідність формування підходів до управління конкурентоспроможністю як підприємства, так і його продукції. Враховуючи те, що сам процес формування конкурентоспроможності є складним і об'єднує елементи як внутрішнього, так і зовнішнього оточення, важливим є визначення чинників, які впливають на управління конкурентоспроможністю. Це є особливо актуальним, враховуючи те, що на підприємство і продукцію різних галузей економіки здійснюють домінуючий вплив інші чинники конкурентоспроможності.

Проблемами вивчення процесів управління конкурентоспроможністю займаються як вітчизняні, так і зарубіжні науковці. Теоретичним і прикладним питанням розв'язання багатоаспектних проблем конкурентних відносин і конкуренції присвячено праці таких фундаторів економічної науки та сучасних учених-економістів, як Л. Антонюк, Я. Базилюк, В. Будкін, А. Гальчинський, Б. Гардінер, П. Глур, Н. Гражевська, В. Гришкін, М. Деркач, Я. Жаліло, Л. Катан, А. Кредісов, П. Кругман, Д. Лук'яненко, О. Лук'яненко, Ю. Макогон, К. Макконнел, Т. Мельник, А. Поручник, М. Портер, П. Самюельсон, В. Сіденко, Я. Столярчук, Н. Стукало, І. Тараненко, В. Чужиков, О. Швиданенко, О. Шнипко,

Т. Циганкова та інші. Дослідженням питань підвищення ефективності діяльності авіапідприємств та управління їх конкурентоспроможністю на світовому ринку авіаційних перевезень присвячені наукові праці таких вчених, як О.М.Андронов, О.В.Ареф'єва, Н.Ашфорд, Н.Ф.Болотова, О.М.Вовк, І.О.Геєць, А.Грехем, М.Ю.Григорак, М.В.Гричкоєдова, Г.В.Жаворонкова, В.М.Загорулько, В.В.Запорожець, В.П.Інюшин, Д.Ж.Кендалл, Ю.Ф.Кулаєв, В.А.Кулик, Е.В.Малева, В.В.Мова, Є.Л.Пін, О.В.Полоус, О.Т.Полторацька, З.П.Румянцева, І.Я.Русінов, К.В.Сидоренко, С.В.Сіденко, О.О.Соколов, Х.Стентон, М.П.Шматко, Г.Юн та ін.

Конкурентоспроможність підприємства і конкурентоспроможність продукції визначаються різними факторами. Зауважимо, що продукція – це один із факторів конкурентоспроможності підприємства. Враховуючи це, проаналізуємо, які фактори впливають на формування конкурентоспроможності як підприємства, так і його продукції. Це дасть можливість у подальшому розробити ефективніші методи формування і управління конкурентоспроможністю.

Конкурентоспроможність підприємства залежить від об'єкта порівняння, а також факторів, які використовуються для оцінки конкурентоспроможності. Залежно від доходу споживачів, конкурентоспроможність формується за конкретними видами об'єктів: середньої якості – для споживачів з низьким доходом (капіталом), високої якості – для масового споживача із середнім доходом, дуже високої (престижної) – для споживачів з високим доходом. Конкурентоспроможність об'єкта визначається стосовно конкретного ринку або конкретної групи споживачів, сформованої за визначеними ознаками стратегічної сегментації ринку.

На думку закордонних дослідників, конкурентоспроможність підприємства виражається через багаторівневу ієрархію факторів, де верхній рівень – частка ринку – безпосередньо залежить від досягнутої конкурентоспроможності продукції, другий рівень визначає її потенційну конкурентоспроможність, третій і четвертий – якість управління, останній, п'ятий рівень, – характеризує досягнуті економічні результати.

Чинники конкурентоспроможності для окремого підприємства, з одного боку, можна поділяти на економічні, управлінські, технологічні. Економічні можна

деталізувати як фінансові, маркетингові тощо [32]. З іншого боку, за сферами управління, на нашу думку, потрібно виділяти виробничі, маркетингові, кадрові, фінансові, у сфері постачання тощо.

Виробничі чинники конкурентоспроможності – це ті технологічні особливості, які дають конкурентні переваги порівняно з конкурентами у якості, собівартості продукції, термінах її виготовлення. Залежно від особливостей галузі, в якій працює підприємство, частина цих чинників може бути невідконтрольна підприємству, їх поява або відсутність спричиняється об'єктивними умовами [9].

Маркетингові чинники конкурентоспроможності формуються і підтримуються маркетинговими службами підприємства. Їх наявність повністю залежить від політики підприємства та якості роботи маркетологів. Маркетингові чинники можна класифікувати за видами маркетингової діяльності, за складовими комплексу маркетингу тощо.

Конкурентоспроможність персоналу є дуже важливим показником, тому що лише у разі правильного планування та управління можна одержати максимальний прибуток і уникнути банкрутства. Кадрові чинники пов'язані із двома умовами – кадровою політикою підприємства та наявністю персоналу відповідної кваліфікації.

Фінансові чинники конкурентоспроможності, на нашу думку, мають особливе значення. На нашу думку, їх наявність є передумовою для виникнення усіх інших внутрішніх елементів конкурентоспроможності підприємства. Вони визначаються, з одного боку, нормами рентабельності і прибутковості продукції та інвестованого капіталу, а з іншого, – наявністю початкових і поточних інвестицій та фінансовою політикою підприємства.

Чинники конкурентоспроможності у сфері постачання, на нашу думку, здебільшого мають тимчасовий характер. Вони визначаються можливістю отримати вчасно необхідні сировину і матеріали за низькими цінами, з відтермінуванням платежів тощо. Однак такі самі умови постачання, переважно, можуть отримати і конкуренти. Рідше, підприємства мають можливість підписати ексклюзивні угоди на купівлю товарно-матеріальних цінностей або послуги на вигідних умовах, які створюють довгострокові конкурентні переваги для них.

Щодо аеропортового сектору, то слід зазначити, що на конкурентоспроможність міжнародного аеропорту впливають такі фактори, як політичний, так і макроекономічний стан в країні, міжнародний авторитет країни, інвестиційна привабливість країни, екологічний стан, розвиток міжнародного туризму, рівень доходів населення тощо.

Стосовно особливостей ринку авіаційних послуг України слід виокремити фактори, які чинять вплив на діяльність вітчизняних аеропортів:

- політичні ризики;
- нестабільність законодавчої бази;
- можливі зміни в оподаткуванні та кредитно-фінансовій політиці держави;
- збільшення витрат та строків проведення капітальних вкладень;
- погіршення загальної економічної ситуації в Україні;
- проблеми із залученням коштів для розширення діяльності.

Політичні та макроекономічні ризики, яким піддається діяльність аеропорту:

- економічне та політичне становище в світі та окремих регіонах;
- попит і пропозиція в світі та окремих регіонах, очікування щодо попиту;
- прийняті нормативно-правові акти та дії української та іноземних держав з

регулювання ринку;

- податкове навантаження на фінансовий результат;
- інфляційні процеси в економіці України;
- проблеми із залученням засобів для розширення діяльності;
- діяльність аеропортів регулюється трудовим і соціальним законодавством.

Зміна цього законодавства, в першу чергу, в частині податкових і страхових платежів, може вплинути на фінансові результати компанії;

– податкове навантаження та зміна податкового законодавства – вимоги податкових органів ускладнюють залучення коштів для розширення діяльності аеропорту;

– ризик зміни законодавства, що може вплинути на умови погашення облігацій;

- зростання інфляції чи зниження впевненості споживачів у майбутньому;
- форс-мажорні обставини.

Слід зауважити, що в аеропортах України система оцінювання та управління ризиками відсутня.

Крім того, на обсяг пасажиропотоку також впливає транспортна інфраструктура навколо аеропорту, а саме: наявність або відсутність регулярного залізничного сполучення з містом, який він обслуговує [12]. Лише деякі регіональні аеропорти Центрально-Східної Європи мають подібного роду повідомлення. Варто відзначити, що в аеропорту Люблін – Сьвидник наявність електрички – один з факторів, що позитивно впливає на зростання обсягів пасажирських перевезень. До того ж, нещодавно міська влада синхронізували розклад приміських потягів з розкладом вильотів і прильотів в аеропорту.

Як свідчить досвід країн Центрально-Східної Європи, великі шанси на успіх мають ті регіональні аеропорти, які обслуговують місто з населенням не менше 200 тисяч чоловік (без урахування агломерації) і мають стабільні обсяги туристичних потоків [22].

Потенціал конкурентоспроможності аеропорту, як і будь-якого іншого підприємства сфери послуг, визначається корпоративною міццю виробника цих цінностей. Вкрай актуальним в умовах динамічного розвитку світової авіації стає питання стратегії розвитку інфраструктури провідних міжнародних аеропортів, що ставить за мету вирішення проблеми повного, своєчасного, безперебійного та якісного задоволення швидко зростаючого попиту споживачів послуг з мінімальними витратами. Однак інфраструктура аеропорту досить марнотратна і вимагає постійних інвестицій в реновацію об'єктів інфраструктури та технологічних систем. Інфраструктура аеропорту являє собою сукупність об'єктів, які за своїм функціональним призначенням поділяються на об'єкти, що безпосередньо обслуговують технологічний процес авіаперевезень (сферу авіаційної діяльності), і об'єкти, що створюють додаткові послуги. Підвищення конкурентоспроможності аеропорту у світовому економічному середовищі передбачає своєчасну модернізацію та гармонійний розвиток його об'єктів відповідно до вимог ринку аеропортових

послуг на основі раціонального ресурсного забезпечення та ефективного управління майновим комплексом на всіх етапах функціонування та розвитку.

Аеропорти повинні мати інфраструктуру для забезпечення ефективної роботи відповідно до вимог безпеки та охорони, забезпечення ефективної експлуатації повітряних суден, мінімізації незручностей для пасажирів і забезпечення швидких і надійних систем багажу [21]. У міру зростання повітряного сполучення аеропорти повинні забезпечувати, щоб кожна система була досить гнучкою для задоволення майбутніх потреб.

Одним з визначальних факторів конкурентоспроможності аеропортів є забезпечення авіаційної безпеки. Сьогодні існують стандарти для деяких елементів глобальної системи авіаційної безпеки. Збільшення потенціалу і технологічних прогалин у деяких державах становлять загрозу для збереження міжнародного визнання і цілісності глобальної мережі. Людські фактори чинять найбільший вплив на результати в області безпеки, коли мова йде про кібер та інсайдерські загрози.

Дослідження Комісії з питань конкуренції відіграють вирішальну роль у визначенні найкращої довгострокової структури аеропортів для надання послуг світового рівня. Майже 60% пасажирів в Європі проходять всього через 25 аеропортів [72]. Багато аеропортів можуть встановлювати ціни, які в іншому випадку не були б досягнуті на конкурентному ринку. Оцінка Комісії підтверджує, що необхідні додаткові положення для створення спільної основи для регулювання аеропортових зборів в аеропортах ЄС. У доповіді робиться висновок про те, що існуюча Директива зробила позитивний вплив на процес встановлення плати за користування аеропортом, проте є чіткі підстави для її подальшого зміцнення з метою повного досягнення її цілей.

Міжнародна конкурентоспроможність аеропортів безпосередньо залежить від діяльності авіакомпаній, з якими взаємодіють. На сьогодні авіакомпанії знаходяться в режимі виживання. Вони повинні бути в змозі здійснювати рейси по частинах, з'єднуючи місто за містом, де зняті вимоги і обмеження уряду. Це відповідає інтересам кожного – квитки продають тільки авіакомпанії, і тому їм дуже важливо, щоб вони отримали усіяку підтримку, щоб зробити це в гнучкому середовищі, яке

дозволяє їм бути гнучкими, реактивними і в кінцевому підсумку повернути якомога більше пасажирів.

Авіакомпанія, що працює з перевантаженого слотами аеропорту, не може планувати свій розклад, якщо в неї немає впевненості, за місяці до цього, в тому, які слоти вона має право використовувати [23]. Слоти гарантують надійний розклад і в кінцевому підсумку можливість прибувати в кінцевий пункт призначення в найшвидші і зручні терміни. Саме слоти аеропортів визначають успішну авіакомпанію [25].

94% пар аеропортів проходять через непрямі з'єднання – іншими словами, аеропорти-концентратори. Аеропорти, що координуються в слотах, мають вирішальне значення для забезпечення зв'язку і, звісно, набувають додаткові конкурентні переваги.

Нажаль, через пандемію та коронавірусну інфекцію авіакомпанії зараз не в змозі експлуатувати 80% слотів, немає попиту на задоволення графіків, вкладених протягом десятиліть і побудованих на точних термінах доступу в найбільш завантажених аеропортах світу. Аеропорти, авіакомпанії і координатори слотів працюють над тим, щоб знайти правильний баланс гнучкості.

Авіація становить 2% від глобальних викидів вуглецю. IATA привела галузь у відповідність до чотирикомпонентної стратегії вирішення проблеми зміни клімату:

- 1) інвестувати в нові технології;
- 2) ефективно літати на літаках;
- 3) створювати та експлуатувати ефективну інфраструктуру;
- 4) закликати до позитивних економічних стимулів для заохочення підвищення паливної ефективності та скорочення викидів CO₂.

Авіакомпанії, оператори аеропортів, незалежні координатори слотів і відповідні державні установи повинні докласти всіх розумних зусиль для виявлення обмежень пропускної здатності аеропортів і потенційних проблем з перевантаженням задовго до того, як ці проблеми дійсно виникнуть. Потім можуть бути зроблені скоординовані зусилля для того, щоб уникнути таких проблем на благо всіх зацікавлених сторін, і для цього будуть потрібні постійні та відкриті контакти й

співпраця між усіма зацікавленими сторонами. Потужність повинна бути пов'язана з розрахунковою продуктивністю обслуговування в години-пік періоди, а не з річними показниками. Спільне розміщення авіакомпаній/Альянси/партнерства підтримують ефективну роботу авіакомпаній і забезпечують найкраще використання інфраструктури аеропорту.

Посилення економічного регулювання аеропортів, яке створює для аеропортів сильні стимули для підвищення ефективності витрат і зниження аеропортових зборів, може принести значні вигоди споживачам і вплинути на конкурентоспроможність. Наприклад, регулювання аеропортів в Європі не відповідає належним чином мінливим умовам в аеропортовому секторі. Частка повністю приватних аеропортів в Європі зросла з 9% до 16% в період з 2010 по 2017 рік, в той час як частка змішаних моделей володіння зросла з 13% до 25% за той же період [72]. У тих випадках, коли державні аеропорти можуть розглядатися як доброякісні монополісти, які часто переслідують економічні та соціальні цілі для підтримки свого місцевого регіону, приватні аеропорти ставлять за мету прибутковість інвесторів [7]. Розширення приватної власності в аеропортовому секторі не поєднується з належним наглядом з боку регулюючих органів, який стимулює аеропорти до підвищення ефективності витрат і забезпечення того, щоб аеропорти реагували на потреби споживачів.

На конкурентоспроможність аеропортів впливає такий чинник, як рівень аеропортових зборів. Нижчі тарифи, за інших рівних умов, стимулюють додатковий попит, підтримуючи додаткові зв'язки і сприяючи зростанню економічної активності, продуктивності та конкурентоспроможності [32]. Збільшення попиту на авіаперевезення у свою чергу дає значний поштовх економіці. Зниження аеропортових зборів приносить поштовх розвитку бізнесу за рахунок зниження вартості проїзду і підвищення конкурентоспроможності, стимулювання додаткового туризму і, нарешті, заохочення подальшого розвитку європейського авіаційного сектора.

Таким чином, сучасна концепція управління конкурентоспроможністю міжнародного аеропорту має ґрунтуватися на забезпеченні умов успішного функціонування в конкурентному середовищі та створенні конкурентних переваг

відносно інших аеропортів усередині країни та за її межами за будь-яких економічних, політичних, соціальних та інших змін у його зовнішньому середовищі.

Висновки до розділу 1

Формування світового економічного простору, інтернаціоналізації ринків та міжнародний характер конкуренції сприяють виокремленню повітряного транспорту в головний фактор розвитку сучасної глобальної економіки. Постійна тенденція до нарощення обсягів виробництва авіапослуг на міжнародному ринку авіаперевезень стає характерною рисою сучасної економіки та є свідченням неухильного зростання потреб у мобільності факторів виробництва у світовому економічному просторі.

На сучасному етапі сформувалася залежність між рівнем економічного розвитку країни, параметрами зміни обсягів факторів виробництва та виробництвом авіатранспортних послуг.

Висококонкурентне ринкове середовище зумовило необхідність формування підходів до управління конкурентоспроможністю як підприємства, так і його продукції. Враховуючи те, що сам процес формування конкурентоспроможності є складним і об'єднує елементи як внутрішнього, так і зовнішнього оточення, важливим є визначення чинників, які впливають на управління конкурентоспроможністю. Це є особливо актуальним, враховуючи те, що на підприємство і продукцію різних галузей економіки здійснюють домінуючий вплив інші чинники конкурентоспроможності.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНИХ АЕРОПОРТІВ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ

2.1. Дослідження особливостей діяльності європейських аеропортів та досвіду підвищення їх конкурентних позицій в умовах глобальних трансформацій

Економічна теорія і аналітичні дослідження стверджують, що існує високий ступінь кореляції між характером зростання авіаперевезень і економічними тенденціями в тому розумінні, що зростання/спад попиту на авіаперевезення 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 авіаперевезень. 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 впливає на розвиток міжнародного повітряного транспорту валютно-фінансова і кредитна стабільність. Таким чином існує пряmolінійна залежність розвитку світового господарства та світових пасажирських авіаперевезень.

Згідно зі щорічним звітом Міжнародної ради аеропортів (ACI) World, в якому висвітлюється важлива роль аеропортової галузі у сприянні світовому економічному процвітанню, яка включає ключові фінансові дані про розвиток аеропортового бізнесу за фінансовий 2018 рік [72].

Звичайно «Епідемія COVID-19» призвела до безпрецедентного та різкого скорочення авіаперевезень цього року [83]. Прибутки аеропорту безпосередньо пов'язані з рівнем перевезень, і, як очікується, глобальна галузь аеропортів ще втратить 76 мільярдів доларів у 2020 році. Ключові показники ефективності

показують величезну цінність здорової та успішної аеропортової галузі для світової економіки та ілюструють, чому для сектору потрібна допомога для забезпечення основних операцій та захисту мільйонів робочих місць.

На сьогоднішній день аеропорти стикаються з важкими перспективами, оскільки значна частина витрат аеропортів, зокрема капітальні витрати, є фіксованою, що залишає менше подушки під час спаду, особливо такої безпрецедентної величини. Оскільки значна частина доходів аеропорту спрямовується на фінансування настільки необхідного розвитку потенціалу після відновлення звичайних операцій, будь-яке зменшення доходів може мати суттєвий вплив на розвиток аеропорту та, в свою чергу, на авіаперевезення [8]. Це пов'язано з тим, що авіація є взаємозалежною та взаємопов'язаною екосистемою, і для того, щоб утриматися, вона потребуватиме скоординованої та стратегічної реакції, щоб подолати несподівані труднощі та якнайшвидше повернутися на правильний шлях (рис. 2.1.).

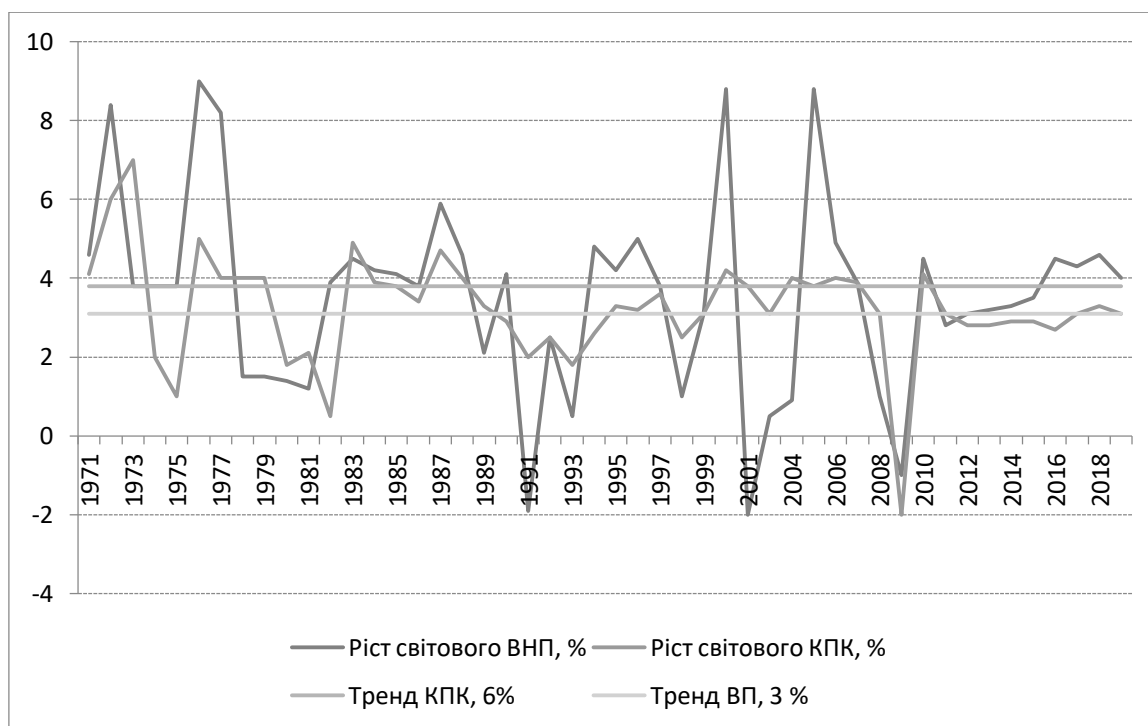


Рис. 2.1. Зростання світового ВВП та зростання рівня пасажиропотоку в світі

Примітка. Побудовано автором за даними Світового банку

У 2018 році глобальний дохід промисловості зріс на 4,3%, досягнувши 178,2 млрд. доларів, але дохід на одного пасажирів зменшився на 1,7%. Розподіл глобальних

доходів склав: аеронавігаційні доходи становили 55,9%; неповітряні доходи становили 39,2 % ; а позареалізаційні доходи становили 4,9% [84].

Глобальний дохід аеропорту на пасажера становив 17,95 дол. США, з яких авіаційний дохід становив 10,03 дол. США, а позааеронавігаційний дохід – 7,03 дол. США (решта – позареалізаційні доходи). Важливо зазначити, що загальні витрати на пасажера склали 13,76 дол. США [53], що ще більше ілюструє важливість розробки джерел позааеронавігаційних доходів для збільшення доходів, зібраних від авіаційної діяльності.

Доходи в аеропортах мали нижчий ріст, ніж обсяг перевезень, і зменшення аеронавігаційних та неаеронавігаційних доходів на одного пасажера на 2,3% та 2,2% відповідно, відображають різноманітні ринкові сили, що формують ціни на аеропорти [74]. Аеропортові збори та обмеження пропускної спроможності вимагають гнучких рішень, які відходять від жорстких форм регулювання цін, враховуючи, що довгострокові прогнози щодо світового попиту на повітряні послуги все ще показують потенціал зростання.

Аеропорти мають стратегічне значення для конкурентоспроможності широкого кола галузей промисловості та комерційних підприємств. Здатність корпорації отримувати вигоду з міжнародних ринків і бізнес-можливостей вимагає швидкого переміщення людей і товарів, незважаючи на сучасні телекомунікації. Готовий доступ до ефективних повітряних послуг у зручно розташованих міжнародних аеропортах може сильно вплинути на вибір місця розташування корпорації. Тому міжнародні аеропорти є життєво важливим надбанням національної та міжнародної конкуренції громад за багатонаціональні корпорації та прямі іноземні інвестиції.

Динамічний розвиток ринку пасажирських авіаперевезень в останнє десятиліття ускладнюється наявністю проблем, пов'язаних з незадовільним станом інфраструктури повітряного транспорту. Недостатня оснащеність аеропортів сучасним обладнанням, особливо аеровокзалів і вантажних комплексів, призводить до порушення технологічного процесу перевезень, зниження комфорту і якості обслуговування пасажирів, порушення термінів зберігання і доставки вантажів [48]. Основна причина такого стану інфраструктури повітряного транспорту і в першу

чергу аеропортів пов'язана з недостатнім обсягом інвестицій і відсутністю ефективних механізмів управління аеропортовими комплексами і забезпечують їх інфраструктурними елементами.

Створення сучасного динамічно розвиваючого флоту цивільної авіації, стійко функціонуючої і збалансованої національної повітряної транспортної системи є необхідною умовою стабілізації і підйому економіки, підвищення рівня життя населення і забезпечення цілісності та безпеки держави. Досягнення цих цілей відкриває для виробників авіаційної техніки можливість для завоювання лідируючих позицій на світовому ринку повітряних перевезень.

Авіаційний транспорт в даний час є однією з найбільш важливих сфер світової економіки, технічні та сервісні досягнення якого роблять його високоефективним інструментом розвитку сучасного суспільства. Прямий щорічний економічний ефект від діяльності світового цивільного повітряного флоту становить понад 700 млрд. доларів США [74].

Сьогодні цивільна авіація протягом року перевозить понад три з половиною мільярди пасажирів і забезпечує одну третину міжрегіонального експорту вантажів.

В даний час світовий парк комерційної авіації становить понад 26,5 тис. повітряних суден. Освоєно близько 1 400 регулярних авіаційних маршрутів [72].

Щорічне зростання пасажиропотоку в останні роки становить 6-7% (табл. 2.1).

Понад 50% туристів подорожують по повітрю з урахуванням фактора часу і в зв'язку з прямими економічними вигодами. Реалізація продукції майже 25% компаній у світі залежить від повітряного транспорту, при цьому для 70% представників бізнесу використання цивільних літаків є ключовим фактором для розширення ринку [52].

Незважаючи на підсилюючу міжгалузеву конкуренцію на ринку вантажних перевезень, цивільний повітряний флот продовжує динамічно розвиватися в цьому напрямку. Даній обставині сприяє поява нових форм ведення бізнесу, зокрема т. зв. «Електронна комерція», світові обсяги якої досягають 1,5 трлн. доларів США. Гігантські інтернет-магазини активно стимулюють повітряні перевезення, беручи в лізинг, як договірні перевізники, десятки вантажних літаків. В цілому дві третини

поштових відправлень в світі доставляються з використанням повітряного транспорту [42].

Таблиця 2.1

Світовий загальний дохідний трафік – міжнародний та внутрішній
(планові послуги, 2009-2018 рр.)

Роки	Пасажири		Пасажири, км		Вантажні, т		Вантажні, т-км		Пошта, т-км		Дохід, т-км	
	млн	%	млн	%	млн	%	Млн	%	млн	%	млн	%
2009	2488	-0.4	4561 413	-1.1	40.0	-0.8	155 819	-8.9	4620	-5.5	577 747	-4.3
2010	2705	8.7	4924 229	8.0	47.6	19.2	186 631	9.8	4855	5.1	645 596	11.7
2011	2870	6.1	5 248140	6.6	48.7	2.2	187 191	0.3	5006	3.1	677 631	5.0
2012	3004	4.6	5 528880	5.3	48.0	-1.4	185 239	1.0	5195	3.8	701 269	3.5
2013	3138	4.5	5 832564	5.5	49.1	2.3	185 975	0.4	5586	7.5	731 033	4.2
2014	3316	5.7	6 181177	6.0	50.7	3.3	194 633	4.7	6076	8.8	773 895	5.9
2015	3556	7.2	6 644666	7.5	51.0	0.5	197 131	1.3	6549	7.8	821 174	6.1
2016	3794	6.7	7 135773	7.4	52.8	3.7	204 187	3.6	6681	2.0	871 639	6.1
2017	4062	7.1	7 707118	8.0	56.6	7.1	222 996	9.2	7449	11.5	945 904	8.5
2018	4322	6.4	8 257635	7.1	58.0	2.4	230 967	3.6	7393	-0.7	1004763	6.2

Примітка. Складено автором за даними ІСАО [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://icao.int>.

Розвиток та ефективне функціонування повноцінного конкурентного середовища потребує як усунення або істотного зменшення впливу негативних чинників об'єктивного характеру, так і попередження та припинення правопорушень, що завдають шкоди добросовісній конкуренції.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту щорічно висвітлює аналіз поточного стану повітряного транспорту, ринків авіаперевезень та розробляє прогнози (поточні і довгострокові), а також визначає стратегію асоціації з врахуванням політичних позицій урядів держав на основі результатів свого співробітництва з регіональними організаціями з авіаційного транспорту.

Проте існує ряд проблем. Так, наприклад, очікується прискорене витіснення застарілої авіатехніки, яка не задовольняє більш жорстким вимогам і стандартам щодо шуму і емісії авіадвигунів.

Збільшення обсягів перевезень міжнародних і внутрішніх буде стримуватись ускладненням і встановленням більш жорстких формальностей в аеропортах і вимог безпеки (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Динаміка перевезень в світі за 2017 р. за географічним положенням

За статистикою ІКАО по регіонам	Виконано км (млн.)	Виконано відправлень (тис.)	Перевезено пасажирів (тис.)	Виконано пасажиро-км (млн.)	Коефіцієнт пасаж. завантаження (%)
1	2	3	4	5	6
Загалом міжнародних і внутрішніх перевезень					
Європа	12633	8809	1067047	2042727	84
Відсоток від світового трафіку	24,5	24	26,2	26,5	
Африка	1371	1043	83354	161631	71
Відсоток від світового трафіку	2,7	2,8	2	2,1	
Середній Схід	3696	1397	217519	724147	75
Відсоток від світового трафіку	7,2	3,8	5,3	9,4	
Азія і Тихий океан	16556	11559	1485001	2607057	81
Відсоток від світового трафіку	32,1	31,5	36,5	33,9	
Пн. Америка	14304	11083	940807	1768744	83
Відсоток від світового трафіку	27,7	30,2	23,1	23	
Лат. Америка і Кариби	3029	2831	277466	395114	81
Відсоток від світового трафіку	5,9	7,7	6,8	5,1	
Всього	51588	36722	4071193	7699420	81
Міжнародні перевезення					
Європа	10587	5908	790652	1782198	84
Відсоток від світового трафіку	37,5	49	47,6	36,7	
Африка	1084	528	50630	137806	70
Відсоток від світового трафіку	3,8	4,4	3	2,8	
Середній Схід	3447	1053	178709	694470	74

Закінчення табл. 2.2

1	2	3	4	5	6
Відсоток від світового трафіку	12,2	8,7	10,8	14,3	
Азія і Тихий океан	7880	2631	423001	1429884	80
Відсоток від світового трафіку	27,9	21,8	25,5	29,4	
Пн. Америка	3805	1314	148252	610714	82
Відсоток від світового трафіку	13,5	10,9	8,9	12,6	
Лат. Америка і Кариби	1423	624	69241	205856	82
Відсоток від світового трафіку	5	5,2	4,2	4,2	
Всього	28227	12059	1660485	4860927	81

Примітка. Складено автором за даними IATA [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iata.org>.

Значне зниження цін на авіаційне паливо відбилося на результатах економічної діяльності авіакомпаній. Рентабельність за операційним прибутком досягла 8%. Низькобюджетні авіакомпанії продовжують стимулювати перевезення по повітрю. Пасажиропотік «лоукостерів» зростає в два рази швидше в порівнянні з іншими авіаперевізниками [56] (рис. 2.2.).

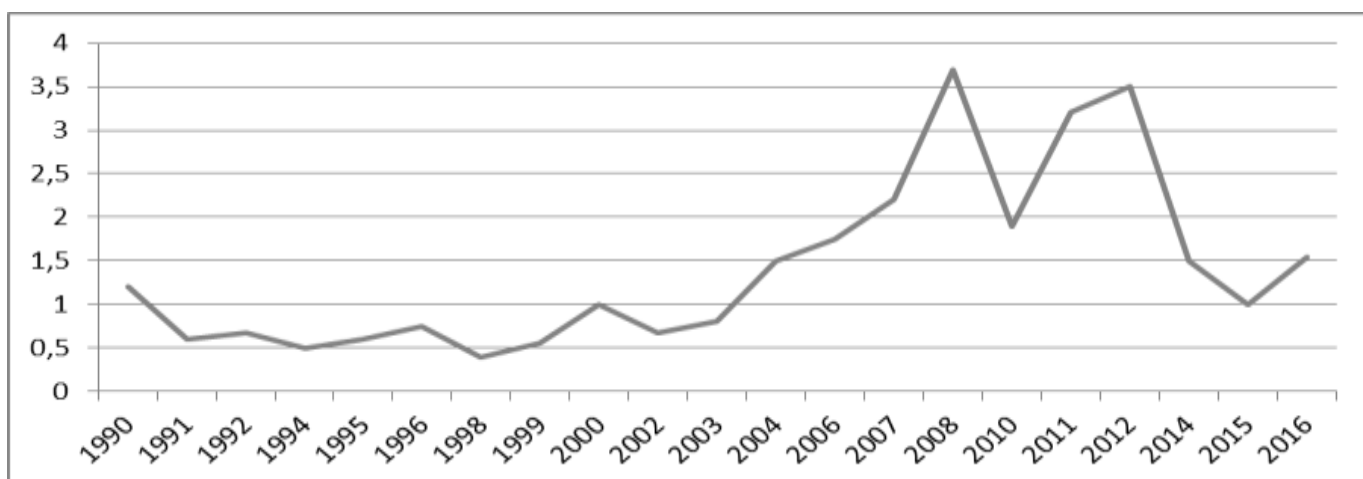


Рис. 2.2. Світова динаміка цін на авіапальне, дол. США за галлон

Примітка. Складено автором за даними ICAO [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://icao.int>.

Постійно зростаюча потреба в різних видах авіаційних перевезень привела до створення комплексної повітряної транспортної системи нового покоління, що володіє достатньою гнучкістю і економічною ефективністю. При побудові перспективної транспортної системи рішення щодо досягнення максимальної мобільності в повітряному просторі стає одним з основних факторів, що впливають на подальший розвиток галузі.

Традиційно найбільший обсяг світового парку повітряних судів зосереджений в мережевих авіакомпаніях. Разом з тим низькобюджетні авіаперевізники в останні роки також розвиваються досить динамічно. Однією з останніх тенденцій стало взаємопроникнення елементів різних бізнес-моделей авіакомпаній, що призвело до ускладнення їх класифікації по групах (рис.2.3.).

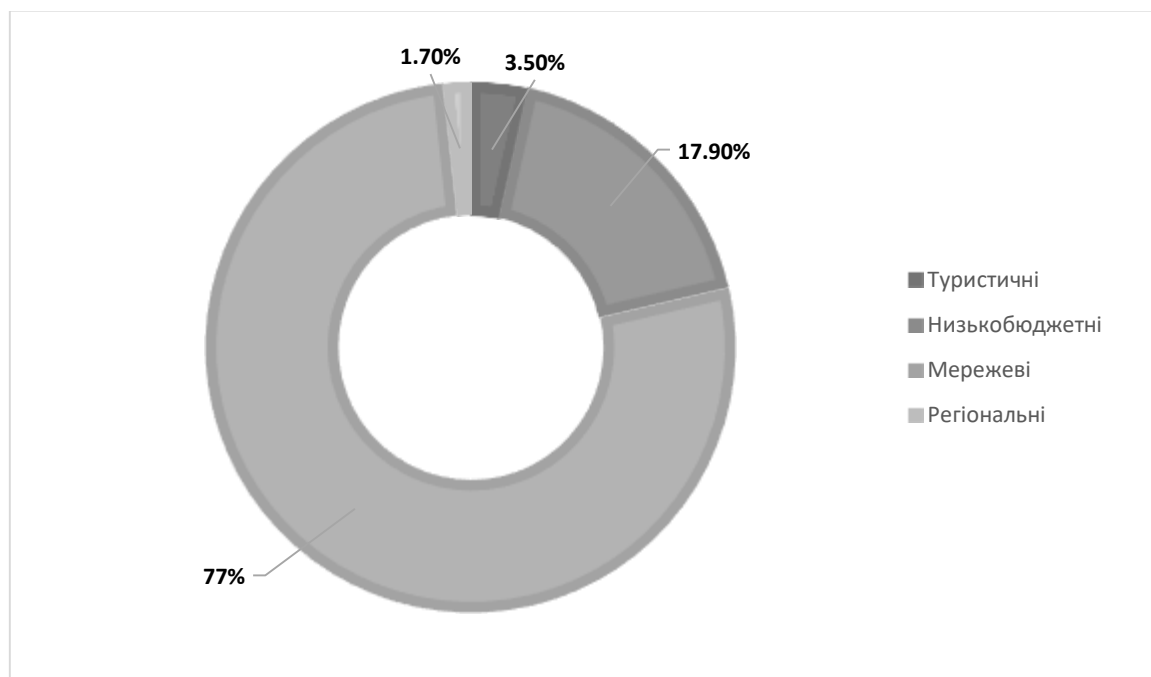


Рис. 2.3. Бізнес-моделі авіакомпаній.

Примітка. Побудовано автором за даними IATA [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iata.org>.

Нова конфігурація повітряного простору вимагає розробки літаків поліпшеною конструкції з розширеними можливостями за льотно-технічними та

експлуатаційними характеристиками, здатних виконувати польоти по складних траєкторіях в умовах інтенсивного повітряного руху [53].

Жорсткі стандарти побудови повітряної транспортної системи наступного покоління висувають також особливі вимоги до розвитку наземної інфраструктури аеропортів і до самих авіакомпаній.

Для подальшого зниження тимчасових і фінансових витрат по послугах, що надаються службам аеропортів необхідно в перспективі вирішувати такі завдання:

- формувати нові бізнес-моделі з розподілу «вікон в розкладах» для авіаперевізників і управління графіком повітряного руху;
- впроваджувати максимально автоматизовані комплекси обробки пасажирських і вантажопотоків;
- створювати більш ефективну систему управління рухом по льотному полю і координації часу злетів / посадок.

В умовах зростаючої конкуренції в сфері повітряних перевезень авіакомпанії зіткнуться з необхідністю надавати великі обсяги послуг для пасажирів і при доставці вантажів. Введення поїздок за схемою gate-to-gate дозволяє об'єднати всі етапи польоту пасажирів і переміщення вантажів [86].

Темпи зростання показників світової економіки, необхідність створення нових робочих місць, задоволення майбутнього попиту на повітряні перевезення, надання якісних послуг відповідно до потреб пасажирів і вимог авіакомпаній, а також підтримка іміджу авіації як найбільш екологічного і безпечного виду транспорту в прогностичний період будуть ключовими факторами, що впливають на динамічний розвиток ринку авіаційних перевезень. Темпи зростання світової економіки відображені на рис.2.4. та динаміка світових авіапотоків на рис. 2.5.

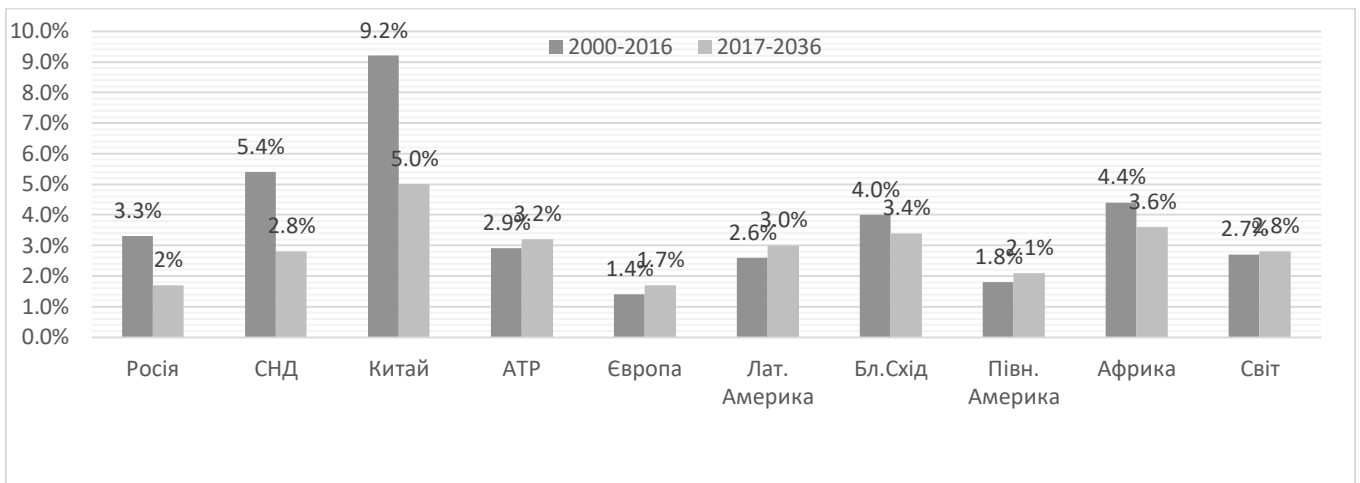


Рис. 2.4. Темпи зростання світової економіки 2001-2016 та прогноз 2017-2036

Примітка. Побудовано автором за даними Світового банку.

Розгляд ретроспективи світового пасажирообігу в період з 1970 по 2016 р демонструє, що раніше відзначені періоди уповільнення загального зростання були пов'язані зі складними процесами загальносвітового значення в економічній (паливна криза 70-х рр. ХХ ст. або банківська криза 2008 року) і геополітичній сферах (криза в Перській затоці початку 90-х рр. минулого століття, терористична атака 9/11, війна в Іраку). Прогноз динаміки пасажирообороту до 2036 р передбачає зростання з 7 до 17 трлн. пкм в тому випадку, якщо нові драматичні події не втрутяться в поточні прогнози очікування (рис. 2.6.) [80].

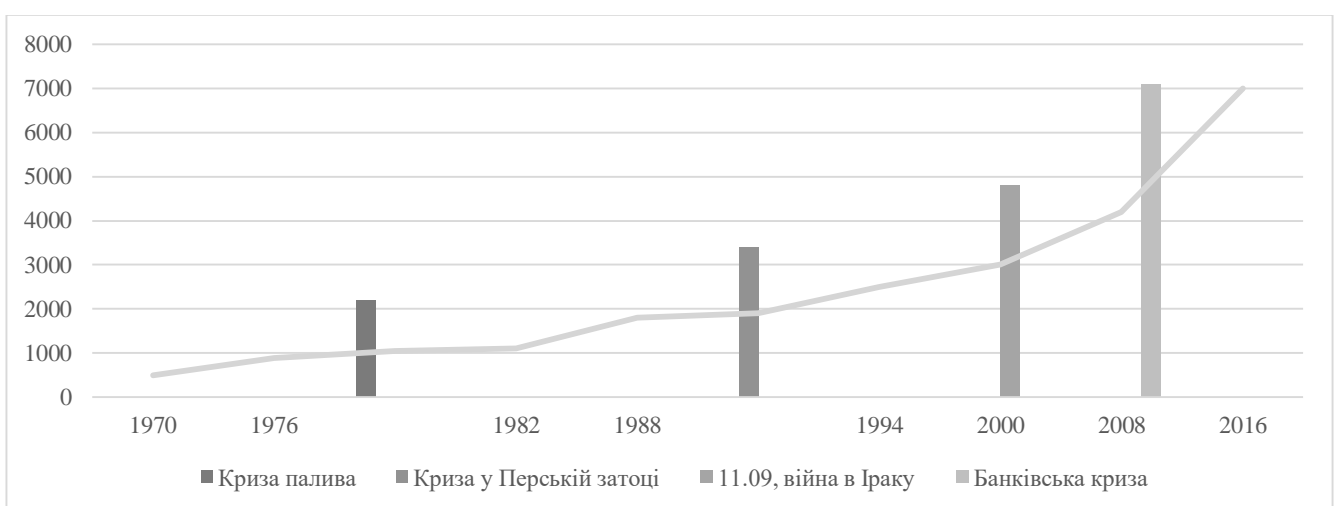


Рис. 2.5. Динаміка світових авіапотоків

Примітка. Побудовано автором за даними Світового банку.

Відповідно до прогнозів більшості експертів основний економічний ріст в майбутні десятиліття пов'язується з Китаєм і Азійсько-Тихоокеанським регіоном в цілому, які будуть демонструвати темпи зростання, суттєво випереджаючи середньосвітовий рівень. Лише регіони Близького Сходу, Африки і Латинської Америки вийдуть на рівень, який трохи перевершує середньосвітові темпи зростання ВВП [53]. Інша частина світових регіонів (країн), що включає Північну Америку, Європу і Росію, за темпами зростання ВВП буде істотно поступатися лідерам і відставати від середньосвітового рівня.

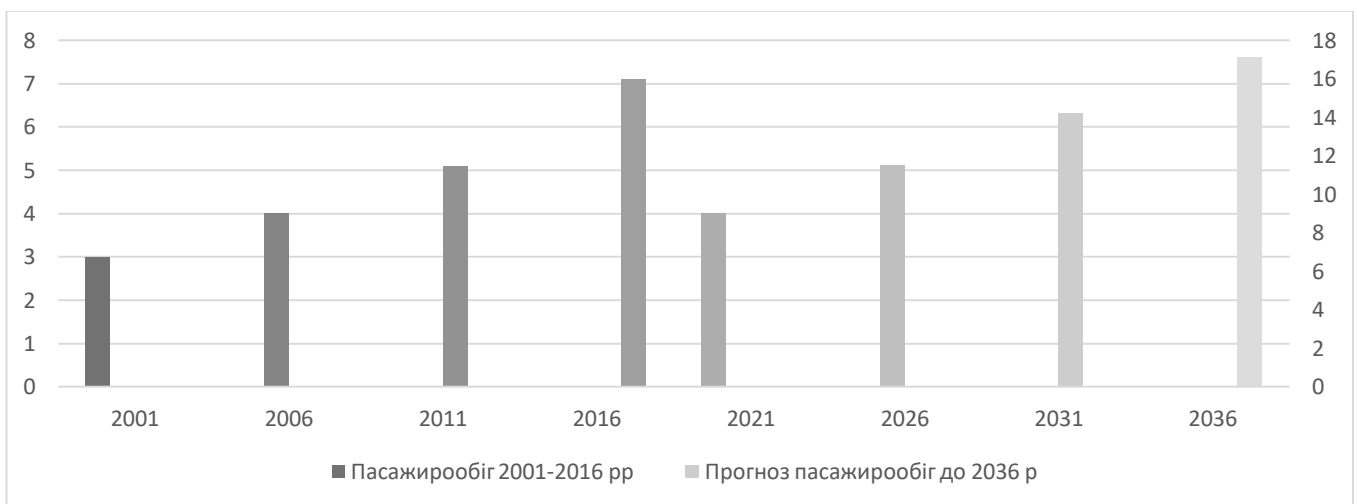


Рис. 2.6. Прогноз пасажирообігу до 2036 року

Примітка. Складено автором за даними Global Aviation Financial Outlook 2018: CAPA airline profit outlook – [online] – <https://centreforaviation.com/analysis/airline-leader/global-aviation-financial-outlook-2018-cap-a-airline-profit-outlook-411161>

Можливості населення по використанню повітряного транспорту в найближчі 20 років продовжать зростання: лідерами зростання стануть КНР, країни Латинської Америки і Близького Сходу, при цьому загальносвітові темпи зростання авіамобільності населення сповільняться, в порівнянні з попереднім десятиріччям, що пов'язано з процесами насиченості ринку (рис. 2.7.).

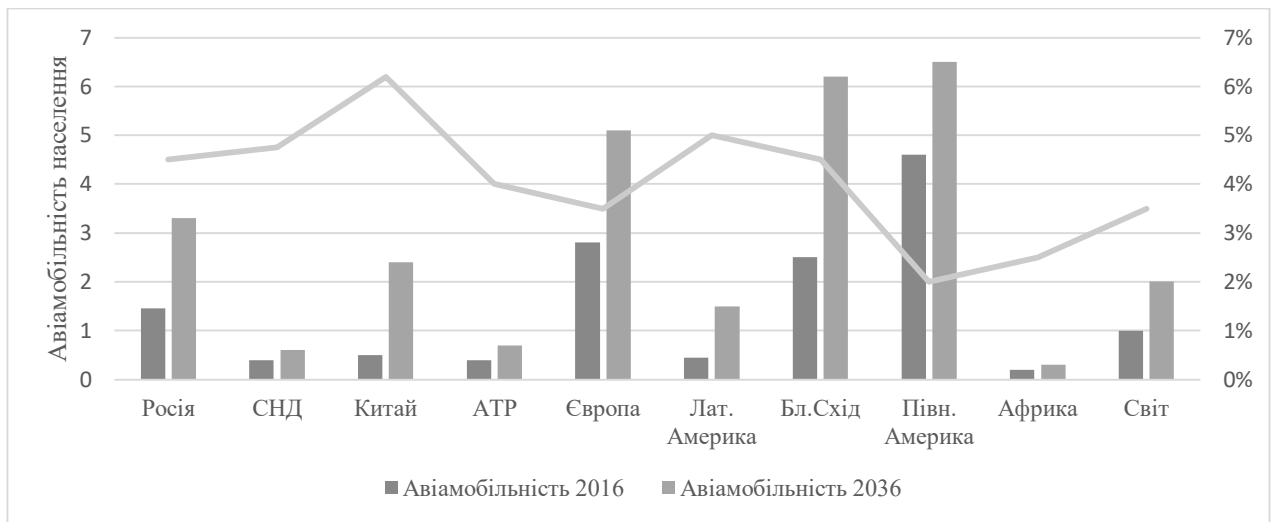


Рис. 2.7. Авіаобільність населення. Сукупний середньорічний темп.

Примітка. Складено автором за даними IATA [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iata.org>.

Загальний обсяг регулярних пасажирських авіаперевезень світу, виражений у виконаних комерційних пасажиро-кілометрів (КПК), показав приріст в 7,1%, склавши приблизно 6601 млрд. КПК, виконаних у 2018 році. Азійсько-Тихоокеанський регіон, як і раніше залишався лідером за обсягом перевезень (32%), продемонструвавши в 2018 році зростання в 9,2%; за ним йде Європа, на частку якої припало 27% світового обсягу перевезень, з ростом в 5,8% [83].

У Північній Америці, на яку припало 25% світового обсягу, зростання склало 5,1%. Близькосхідний регіон, частка якого в світовому обсязі перевезень становила 9,0%, продемонстрував зростання в 10,3%. На регіон Латинської Америки і Карибського басейну довелося 5% від загального світового обсягу перевезень, а зростання склало 7,8%. Решта 2% перевезень в світі були виконані авіакомпаніями африканського регіону, які продемонстрували зростання в 2,4% [79].

Згідно зробленої ІКАО попередньої компіляції річних глобальних статистичних даних загальне число пасажирів, перевезених регулярними рейсами, в 2018 році зросла до 4,3 млрд, що на 6,4% більше, ніж в попередньому році, а кількість вильотів в 2018 році досягло 37,8 млн, що становить збільшення на 3,5% [80].

Пасажирські перевезення, загальна кількість виконаних комерційних пасажиро-кілометрів (КПК) на регулярних рейсах (табл. 2.3). Загальна кількість:

7,1%, так само 8258 млрд. КПК (рис. 2.8.).

Таблиця 2.3

Зміна по регіонах комерційних пасажиро-кілометрів на регулярних рейсах

	Від світового обсягу перевезень	Зростання
Європа	26,3%	7,2%
Африка	2,1%	7,5%
Близький Схід	9,2%	3,9%
Азія / Тихий океан	34,8%	9,5%
Північна Америка	22,4%	4,7%
Латинська Америка / Басейн Карибського моря	5,1%	7,7%

Примітка. Складено автором за даними ІКАО [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://icao.int>.

Прибуткове зростання інфраструктури для вантажних вузлів у різних країнах призведе до збільшення авіаперевезень. Це, у свою чергу, підтримуватиме попит на ці послуги та забезпечує високу доступність їхніх одержувачів. Сегмент електронної комерції перетворив бізнес і є свідком значних темпів зростання близько 20% щороку, що, як очікується, створить продуктивні можливості для цієї галузі. В міжнародних регулярних пасажирських перевезеннях теж спостерігається зростання станом на 2018 рік. Загальне зростання: 6,8% в КПК (табл. 2.4).

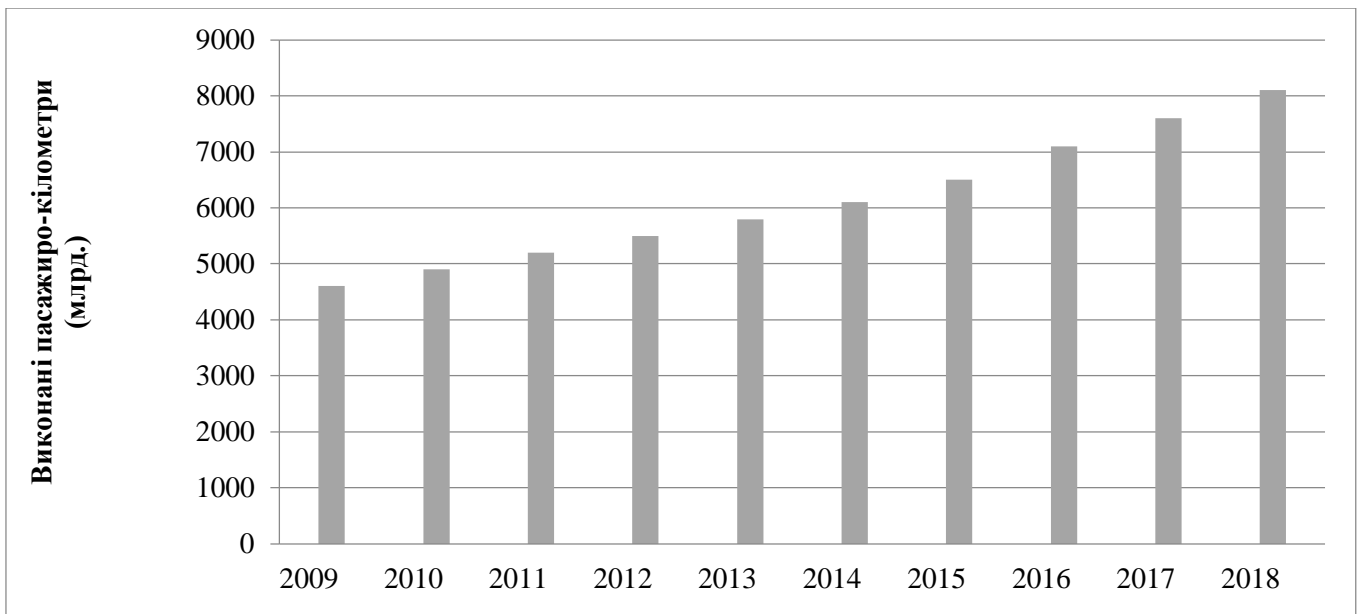


Рис. 2.8. Загальний обсяг регулярних авіаперевезень в світі
(у виконаних пасажиро-кілометрах за 2009-2018 рр.)

Примітка. Побудовано автором за даними ІСАО [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://icao.int>.

У 2018 році обсяг регулярних міжнародних вантажних перевезень, виражений в наявних вантажних тонно-кілометрів, склав приблизно 363 млрд. [80], тобто в цілому зріс на 3,4% в порівнянні з 2017 роком. Коефіцієнт завантаження на міжнародних регулярних вантажних рейсах залишається незмінним - 55%.

Таблиця 2.4

Зміна по регіонах міжнародних регулярних пасажирських перевезень

	Від світового обсягу перевезень	Зростання
Європа	36,6%	7,5%
Африка	2,8%	4,8%
Близький Схід	13,9%	4,3%
Азія / Тихий океан	30,3%	8,6%
Північна Америка	12,2%	3,8%
Латинська Америка / басейн Карибського моря	4,3%	7,8%

Примітка. Побудовано автором за даними ІСАО [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://icao.int>.

У 2015 році обсяг міжнародних регулярних пасажирських перевезень в КПК виріс на 7,0%, що вище, ніж зафіксовані в 2014 році 6,2% [80]. Це зростання відбулося в першу чергу завдяки авіаперевізникам Китаю (який збільшив свій обсяг міжнародних перевезень в КПК на 31,3%), Туреччини (обсяг зріс на 14,6%) та Об'єднаних Арабських Еміратів (зі збільшенням обсягу на 11,9%). Приріст у європейських перевізників склав 5,6%; на них припадає найбільша частка в загальних міжнародних КПК – 37%. Азійсько-Тихоокеанський регіон зберіг другу за розміром частку в 28%; зростання в цьому регіоні склало 8,9%. Близький Схід, на частку якого в загальних міжнародних КПК довелося 14%, в 2015 році зафіксував зростання в 10,9%, випередивши Північну Америку в якості третього за розміром регіону. Перевізники Північної Америки і регіону Латинської Америки й Карибського басейну, чия сукупна частка в міжнародних КПК становить 18%, збільшили обсяги перевезень на 3,6% і 10,2% відповідно. У африканських перевізників, на частку яких припадає 3,0% міжнародних КПК, зростання склало 2,3%. Авіаперевізники всіх регіонів, за винятком Європи і Близького Сходу, в 2015 році прискорили зростання в порівнянні з темпами минулого року [79].

Обсяг внутрішніх регулярних авіаперевезень зріс в 2018 році в КПК на 7,7% в порівнянні з ростом в 5,6%, зафіксованим в 2014 році. Цьому зростанню, перш за все, сприяли перевізники Сполучених Штатів Америки, Китаю і Індії, які збільшили свої обсяги перевезень на 5,2%, 10,6% і 10,6% відповідно. Північна Америка, яка є найбільшим внутрішнім ринком в світі (на її частку припадає 39,9% внутрішніх КПК), продемонструвала у 2018 році сильне зростання в 5,2% (3,1% в 2014 році). В Азійсько-Тихоокеанському регіоні, частка якого становить 42,4%, обсяги перевезень також істотно зросли, збільшившись на 10,6% в 2015 році (на 9,4% в 2014 році). Приріст у європейських перевізників, на частку яких припадає 9% внутрішніх КПК, склав в 2018 році 5,4%, в той час як в 2014 році цей показник дорівнював 4,2%. В регіоні Латинської Америки та Карибського басейну, частка якого становить 6,6%, перевезення зросли на 7,6%. Перевізники Близького Сходу і Африки, на частку яких у сумі припадає 2,1% внутрішніх КПК, зафіксували скорочення на 3,4% і збільшення

на 21,9% відповідно [80].

Згідно з оцінками низькобюджетні перевізники перевезли в 2018 році 1,3 млрд. пасажирів, що становить приблизно 31% від загальної кількості пасажирів в світі, перевезених регулярними рейсами [84]. Це свідчить про зростання на 8,7% в порівнянні з кількістю пасажирів, перевезених низькобюджетними перевізниками в 2017 році (приблизно в 1,4 рази вище темпів зростання загальної середньої числа пасажирів у всьому світі).

Загальна кількість тонн перевезеного вантажу: 58,0 млн.

Зростання регулярних вантажних перевезень в цілому, виражений у вигляді загальної кількості виконаних вантажних тонно-кілометрів (ГТК) при регулярних перевезеннях: 3,6%

У 2018 році було перевезено приблизно 58 млн. тонн вантажів. Обсяг перевезень на Близькому Сході продемонстрував зростання в 3,7%, а в Азійсько-Тихоокеанському регіоні зростання склало 2,5%. Перевізники регіону Африки зафіксували зниження темпів зростання в порівнянні з попереднім роком, зниження склало 0,4% [80] (рис.2.9.).

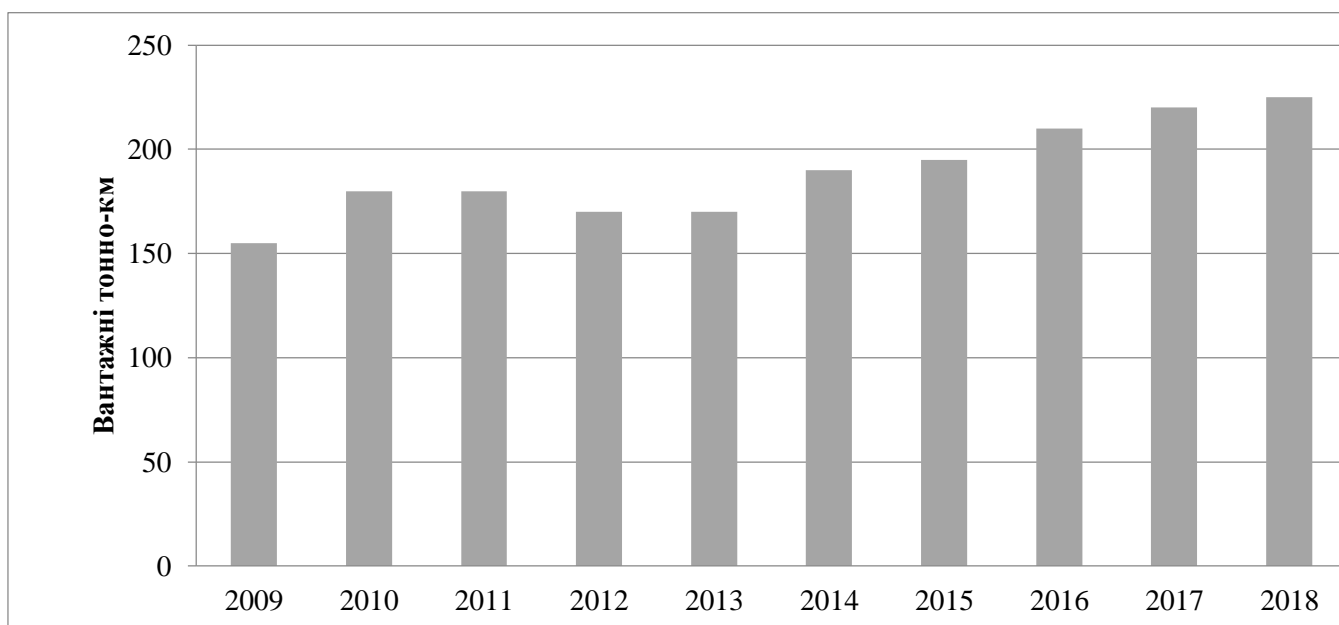


Рис. 2.9. Загальний обсяг регулярних вантажних перевезень, т-км (млрд)

Примітка. Побудовано автором за даними ІСАО [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://icao.int>.

У 2018 році обсяг регулярних міжнародних вантажних перевезень, виражений в наявних вантажних тонно-кілометрів, склав приблизно 363 млрд., тобто в цілому зріс на 3,4% в порівнянні з 2017 роком. Коефіцієнт завантаження на міжнародних регулярних вантажних рейсах залишається незмінним - 55% [80].

Список найбільш завантажених пасажирських аеропортів світу щорічно складається Міжнародною радою аеропортів (Airports Council International); в ньому враховується кількість обслужених пасажирів.

В цілому в 2018 році по всьому світу було перевезено на 6,1% більше пасажирів, ніж в 2014 році. Зростання обсягу перевезень вантажів, включаючи пошту, виросло на 2,4% [53]. Перша п'ятірка в порівнянні з минулим роком помітно змінилася (табл. 2.5).

Лондонський аеропорт Хітроу вперше випав з першої п'ятірки: 6-е місце в 2015 році в порівнянні з третім – четвертим в минулі роки. У десятку найбільш завантажених також увійшли аеропорти Лос-Анджелеса, Гонконгу, Парижа і Далласа.

На 1 місці перебуває – Атланта. Розташований в Атланті аеропорт Харстфіл-Джексон залишається найбільш завантаженим у світі протягом останніх 15 років. У 2000 році через нього здійснили подорож 80 162 407 осіб, а в 2018-му – 107,394,029 осіб [80]. Аеропорт знаходиться в двох годинах льоту для 80% жителів США, обслуговує безліч міжнародних рейсів і є базовим для декількох великих американських авіакомпаній.

2 місце – Пекін. З 2010 року перші два місця залишаються незмінними, і другим йде аеропорт Пекіна. У 2018 році ним скористалося 100,983,290 пасажирів (+5,4%) [80]. Для порівняння: у 2002 році ці повітряні ворота були на 26 місці в світі (27 159 665 пасажирів).

3 місце – Дубай. Ще один новий лідер – аеропорт Дубая. У 2012 році він був на 10-му місці, в 2013-му – на 7-му, потім просунувся на одну сходинку вгору, а в 2018 році з 10% -вим зростанням (89,149,38778 010 265 пасажирів) зміг увійти до першої трійки [80].

Таблиця 2.5

Список найбільш завантажених пасажирських аеропортів світу в 2018 році

Місце	Аеропорт	Регіон	Країна	Код (IATA/ICAO)	Пасажиро-обіг	Зміна рангу з минулого року	% Зміна
1.	МА імені Гартсфілда-Джексона	Атланта, Джорджія	США	ATL/ KATL	107,394,029	—	▲ 3.3 %
2.	МА Пекін-Шоуду	Чаоян-Шуньї, Пекін	Китай	PEK/ ZBAA	100,983,290	—	▲ 5.4 %
3.	МА Дубай	Гаргуд, Дубай	ОАЕ	DXB/OM DB	89,149,387	—	▲ 1.0 %
4.	МА Лос-Анджелеса	Лос-анджелес, Каліфорнія	США	LAX/ KLAX	87,534,384	▲ 1	▲ 3.5 %
5.	МА Токіо	Ота, Токіо	Японія	HND/ RJTT	87,131,973	▼ 1	▲ 2.0 %
6.	МА ім. О'Хари	Чикаго, Іллінойс	США	ORD/ KORD	83,339,186	—	▲ 4.4 %
7.	МА Хітроу	Гіллінгдон, Лондон	Велика Британія	LHR/ EGLL	80,126,320	—	▲ 2.7 %
8.	МА Гонконгу	Чхеклапкок, Гонконг	Гонконг, Китай		74,517,402	—	▲ 2.6 %
9.	МА Пудун	Пудун, Шанхай	Китай	PVG/ ZSPD	74,006,331	—	▲ 5.7 %
10.	МА ім. Шарля-де-Голля	Руассі-ан-Франс, Іль-де-Франс	Франція	CDG/ LFPG	72,229,723	—	▲ 4.0 %

Примітка. Побудовано автором за даними ICAO [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://icao.int>.

4 місце – Лос-анджелес, Каліфорнія. На четверте місце з колишнього сьомого піднявся Міжнародний аеропорт Лос-анджелес 87,534,384 пасажирів, + 3,5% [80].

5 місце – Токіо. Аеропорт Токіо обслужив 87,131,973 пасажирів [80]. Це на 2 % більше, ніж роком раніше, проте на тлі стрімкого зростання пасажиропотоку інших аеропортів цього виявилось замало, і за рік головні повітряні ворота Японії опустилися на одну позицію.

У цьому контексті стурбованість з приводу конфіденційності та захисту даних буде зберігатися і, можливо, стане джерелом певної активності, оскільки окремі особи борються за свої громадянські свободи.

Деякі уряди можуть насилу знайти баланс між безпекою і приватним життям. У той час як інші країни будуть швидко підтримувати і використовувати дані як для цілей суспільства, так і для цілей безпеки. У міру появи цих різних режимів дотримання національних вимог конфіденційності може ставати все більш складним для підприємств, що здійснюють операції та обробку даних у різних юрисдикціях.

Така залежність від даних і можливостей підключення ще більше посилить ризики кібербезпеки. Це включає в себе традиційні загрози кібербезпеки, які ми розглядаємо сьогодні, а також більш широкі уразливості системи, включаючи функції віддаленого моніторингу та доступу, які можуть існувати в зовсім іншому стані.

У більш загальному плані вже почалися дискусії з питання про приналежність кіберпростору, що може призвести до виникнення суверенних претензій і суперечок в найближчі роки.

Однак найбільша зміна в 2040 році буде полягати не в тому, що авіакомпанії будуть використовувати мультимодальні перевезення, а в тому, що мультимодальні перевезення будуть охоплювати не тільки повітряний і наземний транспорт.

Автономні транспортні засоби, безпілотники, повітряні таксі і служби доставки можуть становити частину цієї підключеної системи. Наслідком цього є те, що пов'язані пасажирські або вантажні перевезення цілком можуть починатися вдома, що вимагає таких послуг, як обслуговування в аеропорту, забезпечення безпеки і сприяння на ранніх етапах процесу.

На сьогодні міжнародні економічні відносини є більш мобільними та інтегрованими, а міжнародні ринки тісно пов'язані між собою. Й криза, яка почалася в Азії, зупинивши промислове виробництво та сектор послуг, паралізувавши міжнародні логістичні канали, згодом відбилася на економіці багатьох країн. Однак поширення вірусу та набуття статусу пандемії призвело до краху багатьох ринків. Так, поточний стан є найбільш глибокою кризою глобального ринку авіаційних перевезень. Закриття державних кордонів і примусове обмеження авіатрафіку

призвело до згорання ключових ринків для багатьох авіакомпаній в різних регіонах світу [57].

Наслідки поширення пандемії COVID-19 для авіаційної галузі [58]:

1. Обмеження або повна заборона міжнародних та внутрішніх авіаційних перевезень на певний період урядами багатьох країн (в тому числі й Україна) з метою скорочення поширення вірусної інфекції.

2. У зв'язку з обмеженням авіаперевезень та в умовах падіння глобального попиту авіакомпанії скоротили обсяги надання послуг авіаперевезення (як от авіаперевізники, що входять до групи Lufthansa, лоукост Norwegian, KLM, Finnair, Wizz Air, Air Canada та інші).

3. Деякі авіакомпанії взагалі закрили комерційні пасажирські авіарейси (Brussels Airlines, Laudamotion (дочірня авіакомпанія Ryanair), Austrian Airlines, LOT, SAS, Air Baltic, EasyJet). Тут, до речі, також стає вкрай актуальним питання про забезпечення місць стоянки повітряних суден в умовах обмежених можливостей аеропортів.

4. Відповідно до прогнозів IATA збитки авіакомпаній у разі подальшого поширення пандемії можуть сягати 113 млрд. дол. США [9]. На сьогодні найбільшими статтями витрат авіакомпаній є лізинг повітряних суден і виплата відсотків за кредитами на їх придбання. Далі йде обслуговування в аеропортах, технічне обслуговування й ремонт, оплата праці, аеронавігаційне обслуговування, інші витрати. При чому лізингові платежі та виплати відсотків по кредитах є постійними й не залежать від кількості наданих послуг. Тобто авіакомпанії продовжують їх сплачувати, навіть якщо взагалі не здійснюють польоти.

5. З початком коронавірусної кризи деякі авіакомпанії переглянули моделі бізнесу (наприклад, націоналізація Alitalia). Низка авіакомпаній оголосила банкрутство (наприклад, один з найбільших британських авіаперевізників Flybe).

6. Скорочення авіаперевезень майже на 90% стало причиною переведення персоналу авіакомпаній на укорочений робочий день, пропозиції піти у відпустку, масове звільнення працівників, перш за все бортпровідників тощо.

З метою зниження впливу коронавірусної пандемії COVID-19 на авіаційний сектор в багатьох країнах світу авіакомпанії звернулись до урядів за державною підтримкою (в тому числі авіаперевізники ЄС та США). Допомогти авіакомпаніям фінансово пережити кризу уряди можуть у різний спосіб: пряма фінансова допомога, тимчасове звільнення від податків, надання позик, кредитні гарантії тощо [57].

У свою чергу, в ЄС тимчасово призупинена система розподілу авіаційних слотів в аеропортах для авіакомпаній. А саме йдеться про відміну правила, відповідно до якого авіакомпанії повинні забезпечувати виконання 80% рейсів від заявлених слотів на зліт-посадку повітряних суден з метою отримати таку ж кількість слотів наступного року. Тимчасове призупинення системи розподілу авіаційних слотів триватиме з 1 березня по 24 жовтня 2020 року, а для авіарейсів між ЄС та Китаєм – з 23 січня 2020 року [83]. Така практика допоможе авіакомпаніям гнучко реагувати на попит на міжнародні пасажирські авіаперевезення в період впровадження карантину багатьма країнами, підтримувати свою фінансову стабільність, а також скоротити негативний вплив на довкілля. Впровадження подібних заходів вже мало місце на світовому ринку авіаперевезень: після терористичної атаки 11 вересня 2001 року, під час поширення пандемії 2003 року, світової фінансової кризи 2008-2009 роки.

Таким чином, з однієї сторони авіація була й залишається одним з головних драйверів глобалізації світової економіки. Інтеграція великих ринків країн, що розвиваються, в світову економічну систему, створення єдиного ринку ЄС та інших регіональних торговельних об'єднань, зростання обсягів інвестиційних потоків в усьому світі, лібералізація ринку авіаційних послуг позитивно вплинули на розвиток авіації. З іншого ж боку обсяги авіаційних перевезень залежать від соціально-економічного розвитку країн і загального добробуту населення. І якщо економіки перебувають в стані спаду або ще гірше – має місце світова криза, то це напряду призводить до скорочення обсягів авіаперевезень та кризового стану глобального авіаринку. Не є виключенням поширення світом пандемії COVID-19. Наразі потрібен час на зняття обмежень щодо вільного переміщення людей і стабілізацію попиту на авіаційні перевезення.

2.2. Аналіз міжнародного конкурентного середовища авіаційної галузі України

Важливу роль у забезпеченні пасажирських перевезень в Україні відіграє авіаційний транспорт, оскільки він поза конкуренцією серед інших видів транспорту щодо швидкості доставки пасажирів на великі відстані. Але в Україні існують диспропорції між обсягами перевезень, що здійснюються окремими видами транспорту. Через низький платоспроможний попит, недостатню лібералізацію та конкуренцію авіаційний транспорт перевозить пасажирів майже у 245 разів менше, ніж автомобільний [71]. Такі результати не відповідають практиці розвинутих країн, де авіаперевезення складають основу всього обсягу пасажирських перевезень.

Так, в США питома вага пасажирообігу за внутрішніми повітряними лініями складає $\frac{3}{4}$ загального показника пасажирообігу, а за кількістю перевезень пасажирів перевищує 90% від усього обсягу авіаційних пасажирських перевезень, виконаних національними авіакомпаніями [83].

Якщо візуально проаналізувати карту авіаперельотів у реальному часі, то можна виділити основні маршрути авіаперельотів, які проходять повз Україну (рис. 2.10.). Це означає, що з певних причин Україна втрачає упущену вигоду у вигляді плати за переліт через її повітряний простір. Через Україну авіакомпанії в основному здійснюють авіаперевезення з Білорусі, Молдови та Прибалтики. У порівнянні з закордонним трафіком, українські авіакомпанії здійснюють надзвичайно малу кількість рейсів. Серед основних чинників, які призвели до «обходу» України, слід назвати складну військово-політичну та економічну ситуацію в державі, анексію Криму, рекомендації з безпеки польотів низки міжнародних організацій та органів ЄС оминати 6 альтернативними маршрутами частину повітряного простору України, а також пов'язане з цим погіршення загального стану економічної кон'юнктури.

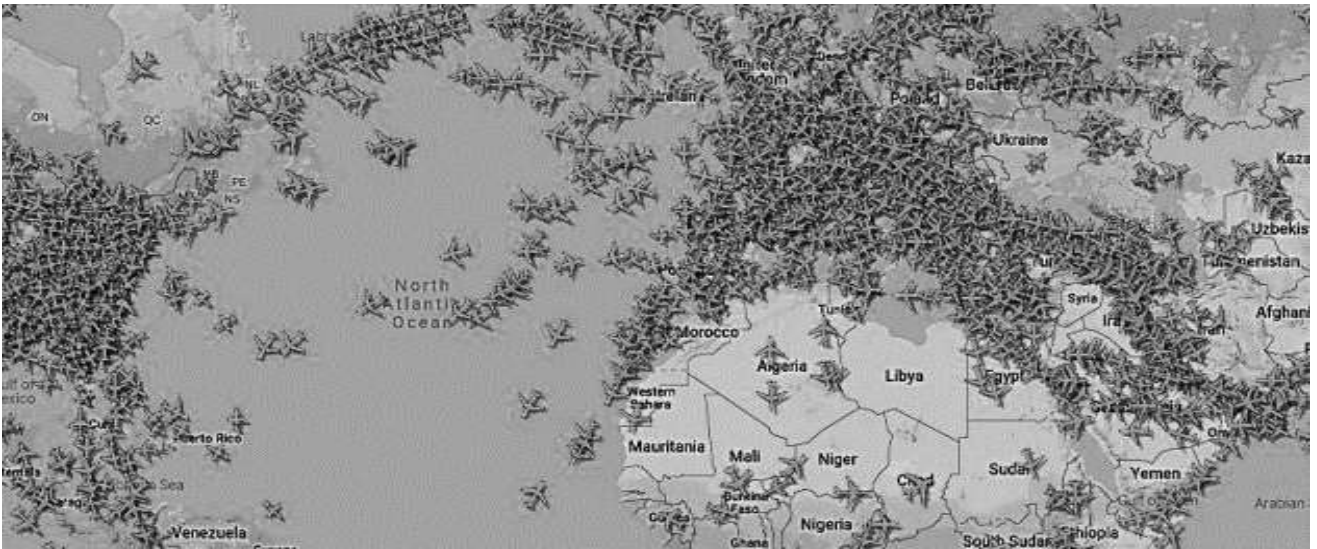


Рис.2.10. Карта польотів літаків в режимі реального часу станом на 21.11.2019 р.
Примітка. Сформовано автором за допомогою джерела Flightradar.

З 2014 року припинила свою роботу частина вітчизняних аеропортів, багато авіаперевізників значно скоротили маршрутну мережу, низку напрямків взагалі було згорнуто. До цих труднощів необхідно додати ще й припинення з 25 жовтня 2015 року повітряного сполучення між Україною та Російською Федерацією [71]. Динаміка перевезень почала відновлювати своє зростання лише з 2016 р. (рис. 2.11., 2.12.). За 2018 рік українці стали більше літати, у порівнянні з 2017 роком. Загалом за цей період пасажиропотік авіаційного транспорту зріс аж на 25%, а результати роботи українських авіаперевізників збільшилися на 17%. Натомість, підприємства залізничного транспорту у 2018 році скоротили перевезення вантажів порівняно з 2017 роком на 5,1% [68].

В цілому динаміка перевезень пасажирів та вантажів відновлює своє зростання, але якщо порівняти питомі обсяги перевезень з країнами-сусідами, то одразу видно, що Україна програє за пасажирськими перевезеннями на 1 тис. осіб [75] навіть Білорусі та Молдові (рис. 2.13.). За перевезеннями вантажів Україна випереджає лише Молдову (рис. 2.14.).

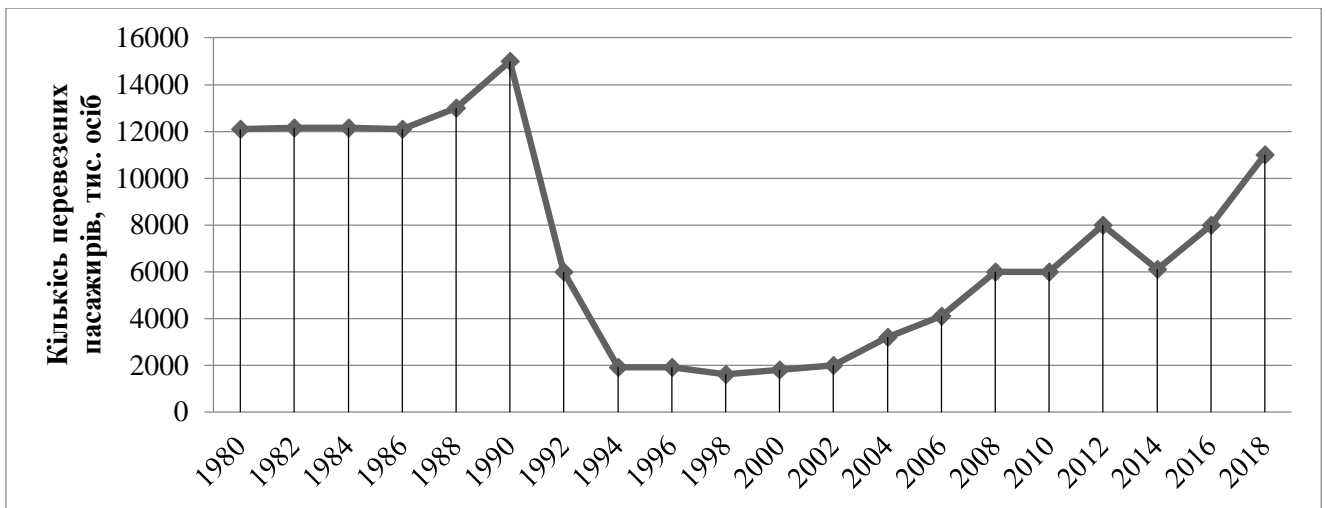


Рис. 2.11. Динаміка кількості перевезених пасажирів авіаційним транспортом, тис. т, Україна, 1980-2018 рр.

Примітка. Побудовано автором за даними Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>.

Неконкурентоспроможність авіаперевезень зумовлена наступними факторами:

- 1) перешкоди на шляху до створення конкурентного середовища, на ринку авіаційних перевезень закордонними компаніями;
- 2) повільний процес у підписанні угоди про «Спільний авіаційний простір» з ЄС;
- 3) морально застаріла та фізично зношена авіаційна техніка;
- 4) не розвинена інфраструктура аеропортів, що не дає можливості приймати такі літаки як Boeing 737, Airbus A350 та Airbus A320.

До авіаційної інфраструктури України відносяться 17 міжнародних аеропортів, 4 аеропорти цивільної авіації, 8 аеродромів цивільної авіації, 2 вертодроми та 42 злітно-посадкових майданчики [75]. Якщо проаналізувати характеристики аеропортів України, то стає зрозумілим той факт, що держава має лише один «Міжнародний аеропорт Бориспіль» з 17 існуючих, який може приймати літаки всіх типів цілодобово. На сьогоднішній день в Україні зареєстровано всього 21 авіакомпанія, і лише 12 з них здійснюють основну частину пасажирських перевезень [71].

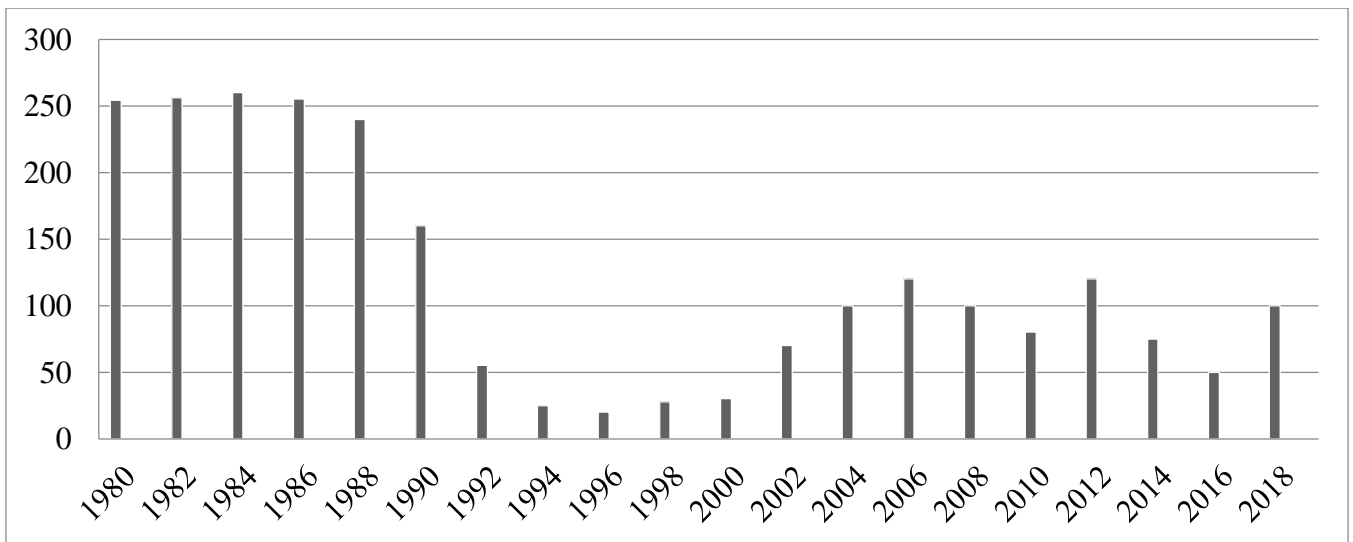


Рис. 2.12. Динаміка обсягів перевезень вантажів авіаційним транспортом, тис. т, Україна, 1980-2018 рр.

Примітка. Побудовано автором за даними Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>.

За даними прес-служби Украерорух у 2019 році найбільш значні обсяги аеронавігаційного обслуговування використані авіакомпанією МАУ, найпопулярнішим аеропортом традиційно став «Бориспіль».

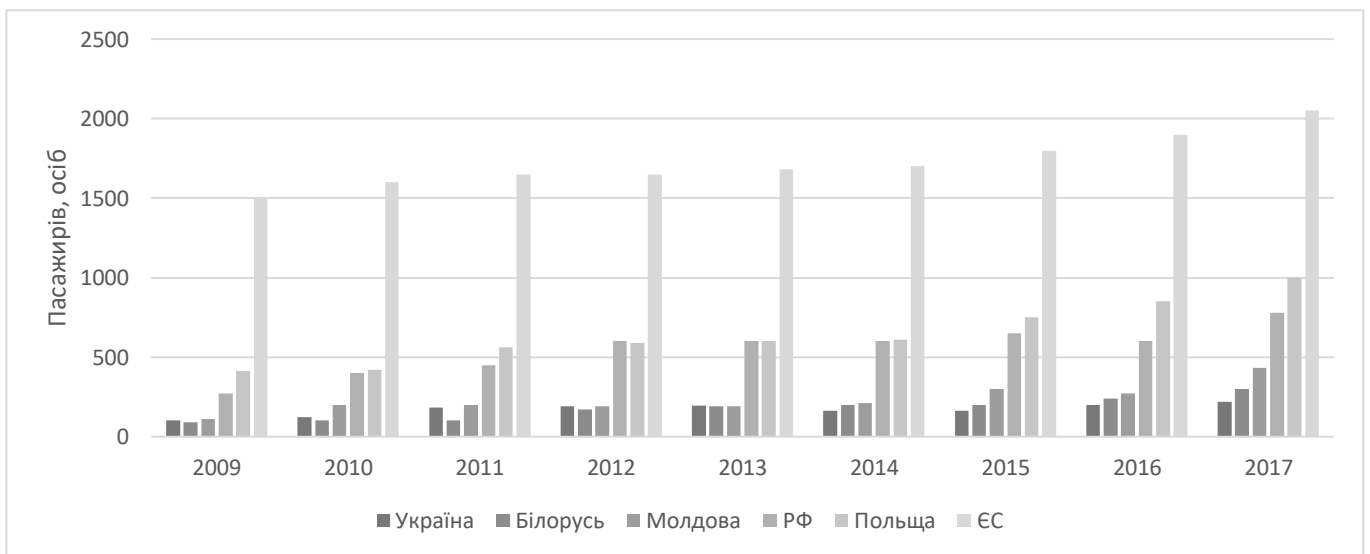


Рис.2.13. Співставлення кількості перевезених пасажирів на 1 тис. осіб постійного населення між Україною і країнами-сусідами, осіб, 2009-2017 рр.

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua>.

Найчастіше рейси здійснювала авіакомпанія МАУ. На другому місці - турецька авіакомпанія Turkish Airlines, на третьому угорський лоукостер Wizz Air (рис. 2.15.).

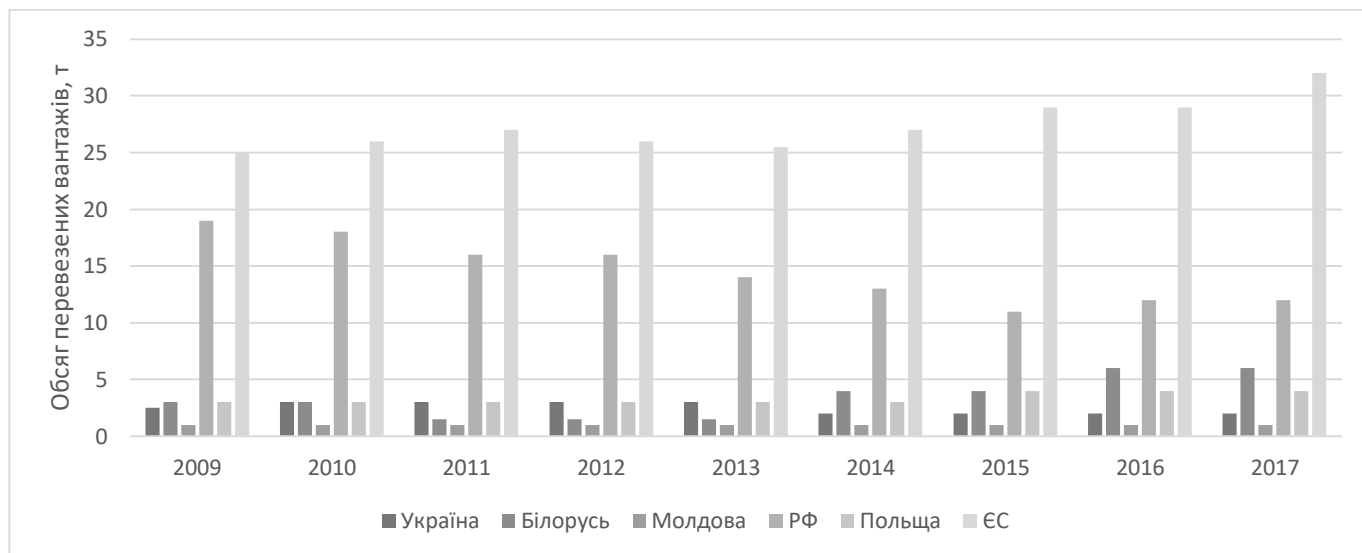


Рис. 2.14. Співставлення обсягів перевезених вантажів на 1 тис. осіб постійного населення між Україною та країнами-сусідами, т, 2009-2017 рр.

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua>.

Також в 2019 рік авіакомпанія МАУ виконала 58 772 рейсів, це на 4,7% менше, ніж в 2018 році. Turkish Airlines здійснили 33 716 рейсів, а Wizz Air - 20 944 [69].

Вже четвертий рік поспіль спостерігається позитивна динаміка обслуговування кількості злетів та посадок в українських аеропортах, – цей показник становить 216 592 польотів, що на 9,3 % більше порівняно з результатом 2018 року [69].

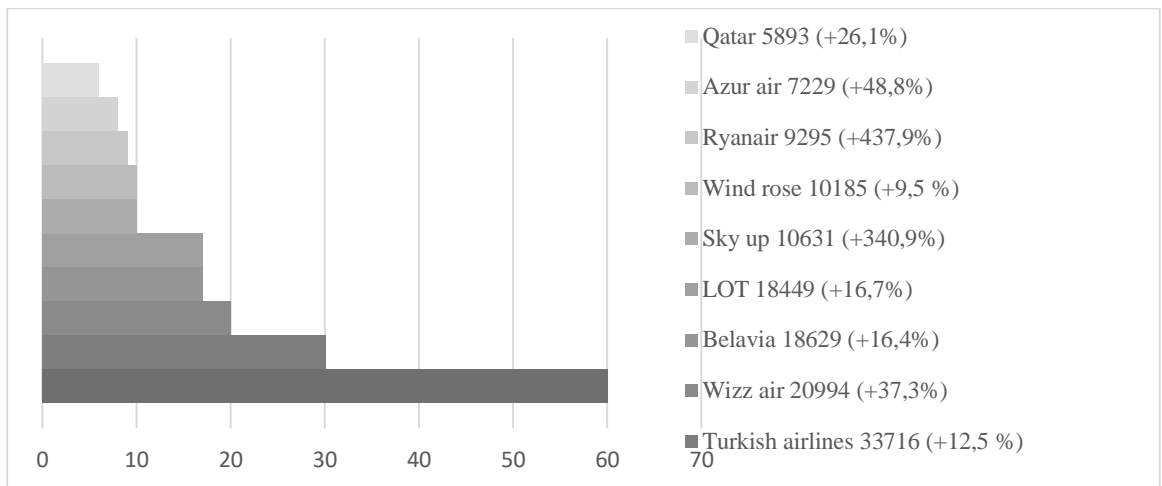


Рис. 2.15. Топ 10 авіакомпаній за кількістю польотів 2019 року

Примітка. Побудовано автором за даними Укрероруху [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uksatse.org.ua>.

Найбільшу кількість злетів і посадок, здійснених українськими та зарубіжними авіакомпаніями, Укрерорух забезпечив у таких аеропортах України: Київ (Бориспіль) – 111 667 (+14 % порівняно з 2018 роком), Київ (Жуляни) – 29 806 (-11,8 %), Львів – 19 334 (+24,2 %), Одеса – 17 265 (+8 %), Харків – 11 291 [75] (рис. 2.16., рис. 2.17.).

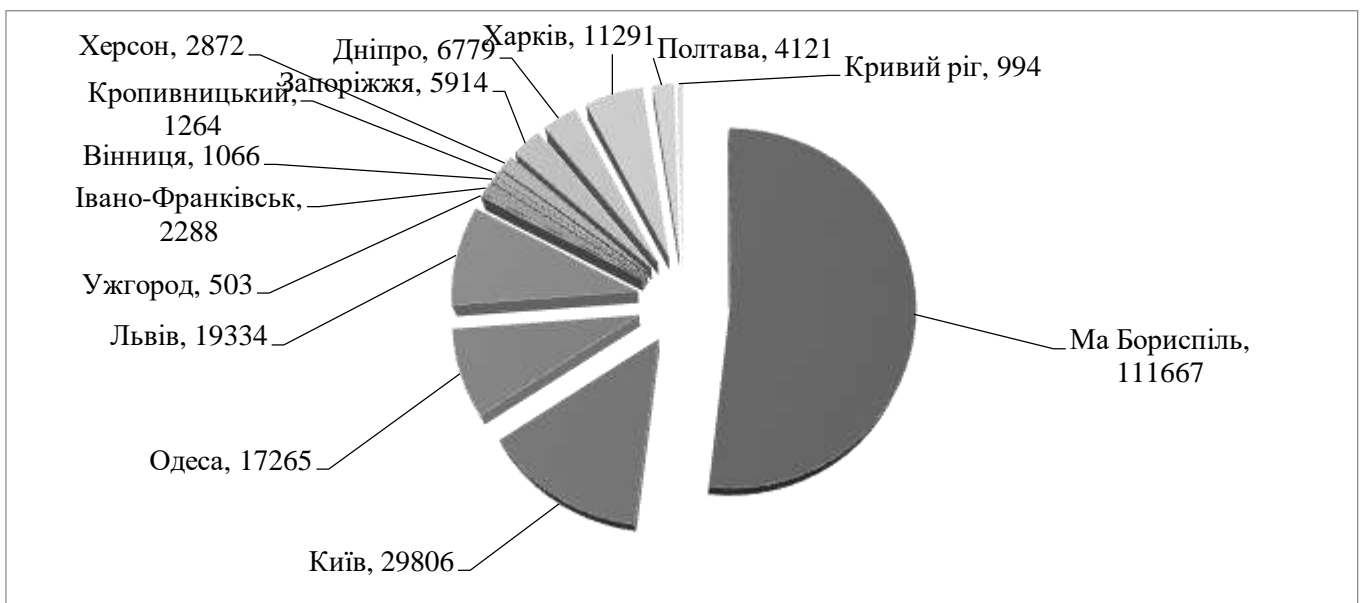


Рис. 2.16. Кількість польотів по всім аеропортам України, 2019 р.

Примітка. Побудовано автором за даними Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mintrans.gov.ua>.

З усіх аеропортів України 50 % перебувають у муніципальній власності, 15 - у державній та 35 % - у змішаній. Порівняйте з даними Міжнародний союз аеропортів, в Європі 59 % перебувають у державній власності та 15,8 – у приватній, і є тенденції до збільшення долі останніх [71].

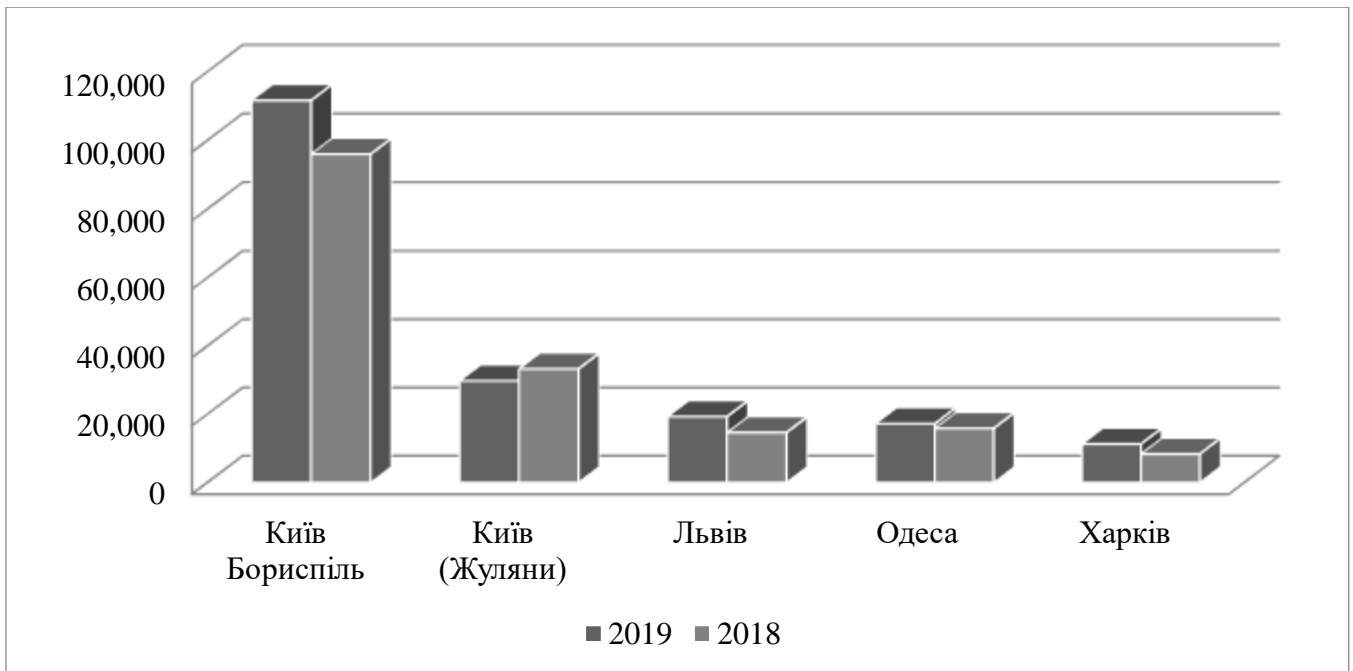


Рис. 2.17. Кількість польотів по найбільш аеропортам України.

Примітка. Побудовано автором за даними Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mintrans.gov.ua>.

Аеропорти в державній власності – це «Львів» і «Бориспіль». У них є деякі особливості господарювання, вони знаходяться з фондами господарства, міністерства інфраструктури та КМУ, регламентують їхню діяльність у частинах управління та майнового господарства, станом на обслуговування та т.п. І якщо приход, до прикладу, лоукост-авіакомпанія у державному аеропорту може провести в командно-показовому порядку, то в інших аеропортах, що знаходяться в комунальній (або в приватно-комунальній) власності, можливо, можливо створити авіакомісій-партнерів, що знаходиться внаслідок комерційного ефекту, і, відповідно, бути більш гнучкими у здійсненні своєї економічної політики.

В основному аеропорти відносять до муніципальної власності, тому основними інвесторами для аеропортів є муніципалітети. Але так як, майже неможливо створення у одному місці декількох аеропортів (виникає так званий технологічний монополізм), тому авіакомпанії здійснюють інвестування у розвиток аеропортів, що дозволяє їм мати власні виходи на посадку, стійки реєстрації та термінали та ін.

2.3. Аналіз фінансово-господарської діяльності КП МА «Київ» (Жуляни)

Аналіз поточного стану КП МА «Київ» (Жуляни) включає інформацію щодо наявності та використання економічного потенціалу підприємства за напрямками діяльності:

- виробнича;
- маркетингова;
- стан використання активів;
- фінансова;
- інвестиційно-інноваційна;
- розвиток трудового потенціалу;
- аналіз сильних і слабких сторін діяльності, а також наявних і потенційних загроз і ризиків, з визначенням можливостей для досягнення цілей.

Діяльність повітряного транспорту і пов'язаної з ним наземної інфраструктури є значним фактором соціально-економічного розвитку більшості країн світу, який генерує зайнятість населення, здійснює його соціальний захист і тому відіграє суттєву роль у забезпеченні належного рівня життя, як окремих міст так і цілих регіонів.

Аеропорти є важливим інфраструктурним елементом повітряного транспорту. Від їх розміщення і стану залежать розгалуженість мережі повітряних сполучень та стикування з іншими видами магістрального транспорту, обсяги перевезень пасажирів і вантажів, доступність залучення до соціально-економічних процесів віддалених регіонів країни.

На сьогоднішній день за даними Державної авіаційної служби в Україні налічується 24 аеропорти, проте фактично здійснюють авіаційну діяльність 17. У зв'язку з анексією Криму аеропорти Сімферополя та Бельбека працюють під іншою юрисдикцією, а складна соціально-політична ситуація на Сході України вивела з ладу аеропорти Донецька та Луганська. Аеропорти Маріуполя, Миколаєва та Тернополя не мають сертифіката відповідності та не здійснюють операційну діяльність [81].

Переважно, всі аеропортові комплекси були побудовані за часів Радянського Союзу. Кілька з них були модернізовані під проведення фінальної частини Євро 2012 – це МА «Бориспіль», МА «Київ» (Жуляни), а також аеропорти Харкова, Львова та Донецька [71].

Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) розташоване в межах міста Києва по Повітрофлотському проспекту 79, займає територію площею 253,88 га [81]. В аеропорту одна злітно-посадкова смуга, три пасажирські термінали, аварійно-рятувальна станція «Старт» та близько 80 будівель та споруд.

Злітно-посадкова смуга аеродрому за належним рівнем пожежного захисту відноситься до 7 категорії, що дозволяє обслуговувати майже всі типи повітряних суден. Пропускна здатність – 22 зліт-посадок повітряних суден 24/7, у тому числі і у важких метеоумовах по I категорії ІСАО.

На аеродромі облаштовані 74 місця стоянок, виділених в окремі перони. Вони придатні для зберігання літаків Як-42, Боїнг 737-400, а також літаків з меншим розмахом крила. Для вертольотів підготовлена спеціальна технологія організації обслуговування польотів, яка включає в себе безпечні маршрути руху по повітрю, окремі місця стоянок. Дана схема дозволяє ефективно об'єднати польоти літаків і вертольотів на одному аеродромі.

Для забезпечення безперервного виробничого процесу використовується 158 одиниць спеціальної аеродромної техніки та механізмів.

Водопостачання здійснюється за допомогою артезіанської свердловини загальною виробничою потужністю близько 43 м³/год. При свердловині розташовано три пожежно-господарських водоймища по 400 м³ кожне. Для подачі води у

водопровідну мережу використовується три господарських насоси виробничою потужністю 60м³/год кожен та два пожежних насоси з виробничою потужністю 60м³/год.

Також функціонує котельня на альтернативному паливі, яка забезпечує теплом виробничі та адміністративні будівлі.

Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) – це багатопрофільне підприємство, яке надає послуги авіаційним компаніям, пасажирам та іншим споживачам в авіаційній і неавіаційній сферах діяльності, забезпечує регулярність і безпеку польотів, є одним з чинників розвитку транспортної мережі столиці України.

З аеропорту виконуються регулярні та чартерні рейси 12 авіаперевізниками за 52 маршрутами, у тому числі до 3 міст України та 49 міст Європи та світу.

Кількість рейсів у січні-грудні 2018 року склала 30 248 на приліт і виліт, що на 30,1% більше аналогічного періоду 2017 р. з них міжнародних рейсів – 25 423, внутрішніх – 4 825. Найбільш популярні міжнародні напрямки з початку 2018 року – Мінськ (Білорусь), Шарм-ель-Шейх (Єгипет), Варшава (Польща), Анкара (Туреччина), Дубай (ОАЕ), Анталія (Туреччина), Рим (Італія); внутрішні – Одеса, Запоріжжя, Львів [81].

Першим етапом аналізу виробничо-господарської діяльності КП МА «Київ» (Жуляни) є дослідження стану, руху та ефективності використання основних засобів на основі річної фінансової звітності (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Виробнича діяльність міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)

№ з/п	Найменування показника	Од. виміру	Роки				Роки		
			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1. Виробнича діяльність									
1.1	Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг)	тис. грн.	171784	220233	292929	237656	269264	280630	290300
1.2	Обсяг продукції, виробленої на підприємстві (робіт, послуг), усього, у тому числі за видами продукції	тис. грн.	171784	220233	292929	237656	269264	280630	290300
	- збір за зліт-посадку повітряного судна	тис. грн.	10917	15869	214307	174828,3	186528,2	193989,3	199809
	- збір за наднормативну стоянку повітряного судна	тис. грн.	13409,5	14479	15048,8	15950,7	17072	17754,9	18287,5
	- надання МС для повітряного судна	тис. грн.	3913,3	3339,1	3914,8	2739,8	5013,4	5213,9	5370,4
	- наземне обслуговування	тис. грн.	1323,8	2299	2899,4	2041,2	1084,0	1127,4	1161,2
	- інші операційні доходи	тис. грн.	43960	41418	56759	42096	59566	62544,3	65671,5
1.3	Виробничі потужності підприємства, усього, у тому числі за окрем. видами прод.	тис. пас.	1127	1851,7	2812,8	2551,6	2 806,8	2947,1	3094,5
1.4	Рівень використання виробничих потужностей	%	31	52	80	75	62	64	66
1.5	Питома вага витрат на енергоресурси у складі операційних витрат	%	30,7	31,7	36,5	34,1	34,1	34,1	34,1

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Основні напрямки міжнародних перевезень: Білорусь, ОАЕ, Угорщина, Туреччина, Польща, Італія, Німеччина, Великобританія, Словаччина, Данія, Кіпр.

Основні напрямки внутрішніх перевезень: Одеса, Запоріжжя, Львів. Аеропорт «Київ» використовують авіаперевізники: Wizz Air Hungary, Vueling, Белавіа, Pegasus Airlines, Lot polish airlines, Ernest, Alitalia, Мотор Сич, Urga. Динаміка міжнародних перевезень за роками (на виліт), (табл. 2.7).

Таблиця 2.7

Обслуговано літаків та пасажирів в МА «Київ»

Роки	Літако-вильоти	Пасажири (осіб)
2016	4 159	524 063
2017	6 689	868 338
2018	9 620	1 346 230

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Високий рівень аеропортового обслуговування дозволив залучити міжнародних регулярних перевізників та забезпечити зростання рівня ділової активності. Протягом останніх трьох років кількість обслуговуваних повітряних суден збільшилась в 2,3 рази, а пасажирів – 2,6 раз [81] (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Найбільш популярні напрямки міжнародних перевезень за роками

№ з/п	Напрямок	Літако-вильоти		
		2016	2017	2018
1	Мінськ	982	1 056	1 089
2	Варшава	0	356	722
3	Шарм-ель-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	Меммінген	141	167	255

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Динаміка внутрішніх перевезень за роками (на виліт), (табл. 2.9, 2.10).

Таблиця 2.9

Обслуговано літаків та пасажирів

Роки	Літако-вильоти	Пасажири (осіб)
2016	1 055	30 703
2017	1 289	40 945
2018	1 348	41 793

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Географія маршрутів визначається особливостями місцерозташування та рівнем модернізації виробничих потужностей. Побудований в межах Києва аеропорт, має обмежені можливості для розвитку інфраструктурних об'єктів, і в першу чергу - злітно-посадкової смуги. Нинішня ЗПС, яку в 2009 році було реконструйовано і подовжено до 2315 м, не дозволяє обслуговувати далекомагістральні широкофюзеляжні пасажирські авіалайнери, що виконують довготривалі (6-12 годин) та надтривалі (до 17 годин) рейси [81]. Відповідно, радіус потенційного охоплення – це міста Близької та Західної Європи, Азії, Росії. Але з початком військових дій авіасполучення між Україною та Росією перервано [71].

Таблиця 2.10

Найбільш популярні напрямки внутрішніх перевезень за роками:

№ з/п	Напрямок	Літако-вильоти		
		2016	2017	2018
1	Одеса	516	669	669
2	Запоріжжя	317	308	331
3	Львів	134	277	317
4	Харків	3	20	17
5	Бориспіль	2	1	3

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

З березня 2011 року в аеропорту базується угорська low-cost авіакомпанія Wizz Air, яка здійснює найбільшу кількість міжнародних регулярних пасажирських перевезень з/до аеропорту. На внутрішньому ринку лідером є українська авіакомпанія Мотор Січ (табл. 2.11).

Таблиця 2.11

Розподіл авіакомпаній по завантаженості в МА «Київ», 2016-2018 рр.

№ з/п	Авіакомпанія	Літако-вильоти			Пасажири (осіб)		
		2016	2017	2018	2016	2017	2018
1	WIZZ AIR	1 330	2 013	3 525	206 258	326 861	588 564
2	MOTOR SICH AIRLINES	854	1 210	1 302	0	0	123 003
3	BELARUS AVIA	981	1 054	1 088	78 501	95 374	109 390
4	BRAVO AIRWAYS	617	781	835	72 024	97 373	93 020
5	SkyUp	0	0	680	2 129	44 881	85 564
6	PEGASUS AIRLINES	17	294	582	7 1713	84 960	67 477
7	LOT POLISH AIRLINES	0	277	503	612 86	40 001	54 500
8	ERNEST	0	16	484	0	1 694	47 404
9	FLY DUBAI	500	598	463	2 767	50 497	45 865
10	YANAIR	512	365	434	0	28 469	41 910

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Рівень використання виробничих потужностей основної операційної діяльності розраховується на підставі проектної пропускної спроможності аеропорту по обслуговуванню пасажирів і повітряних суден окремо на виліт та прибуття, а також прогнозованого пікового завантаження на добу на календарний рік. Протягом 2016-2018 років він складав 70-75% проектної потужності [81], що відповідає рівню нормального виробничого циклу, оскільки з одного боку не призводить до критичного рівня завантаження, з іншого – до простою матеріальних і трудових ресурсів.

Особливістю виробничої діяльності в аеропорту є те, що більшість технологічних процесів проводяться спільно з іншими суб'єктами. В 2010 році Київська міська державна адміністрація провела конкурс щодо передачі в довгострокову оренду частини будівель і споруд комунального підприємства за умови забезпечення орендарем розвитку авіаційної діяльності на території міжнародного аеропорту. Загальна сума інвестицій в розвиток інфраструктури переможця конкурсу, ТОВ «МАСТЕР-АВІА», перевищила 600 млн. грн. За рахунок цих коштів побудовано три термінали загальною пропускною здатністю 2200 пасажирів на годину, паркінги, стоянки для літаків, газову котельню, повністю реконструйовано склад паливно-мастильних матеріалів [81].

В результаті державно-приватного партнерства число пасажирів з 2010 року збільшилося майже в 100 разів – з 28 тисяч до 2,7 млн. осіб на рік, а комунальне підприємство стало стабільно прибутковим [71]. За підсумками 2018 року чистий прибуток перевищив 73 млн. грн.

Міжнародний аеропорт «Київ» – другий аеропорт за пасажиропотоком в Україні і перший за величиною отриманого чистого прибутку серед комунальних підприємств Києва.

За структурою доходи аеропорту поділяються на доходи від реалізації продукції (робіт, послуг), інші операційні доходи та інші доходи.

Доходи від реалізації продукції (робіт, послуг) – це доходи від здійснення авіаційної діяльності:

- збір за зліт-посадку повітряного судна;
- збір за наднормативну стоянку повітряного судна;
- надання мс для повітряного судна;
- забезпечення проведення арг та ппз;
- інші.

Інші операційні доходи:

- оренда нежитлових приміщень;
- послуги автобази;

– послуги служби авіаційної безпеки та інші.

Інші доходи:

– доходи від нарахування амортизації безоплатно отриманих активів (цільове фінансування).

Чистий дохід від реалізації продукції (робіт, послуг) КП МА «Київ» (Жуляни) склав:

1. 2018 рік - 236 170 тис. грн.
2. 2017 рік – 178 815 тис. грн.
3. 2016 рік – 127 824 тис. грн.

Протягом зазначених періодів спостерігається поступове збільшення доходів від авіаційної діяльності. У 2018 році, у порівнянні з показниками 2017 року, відбулося зростання доходів від основної (авіаційної) діяльності на 32%, а з 2016 – на 85%. Підвищення відбулось за рахунок аеропортових зборів, що становлять 97% в загальній структурі авіаційних доходів в результаті збільшення кількості рейсів та пасажиропотоку.

Інші операційні доходи КП МА «Київ» (Жуляни) склали [81]:

1. 2018 рік – 56 759 тис. грн.
2. 2017 рік – 41 418 тис. грн.
3. 2016 рік – 43 960 тис. грн.

В 2018 році інших операційних доходів отримано в сумі 56 759 тис. грн. [81]. У порівнянні з показниками 2017 р. відбулося збільшення показника на 37 %, а з 2016 р. на 29% в результаті збільшення обсягів надання послуг (табл. 2.12).

Витрати всього КП МА «Київ» (Жуляни) склали [81]:

- 2018 рік – 207 667 тис. грн.
2017 рік – 158 584 тис. грн.
2016 рік – 135 858 тис. грн.

У 2018 році рівень витрат склав – 207 667 тис. грн. В цілому по підприємству спостерігається збільшення витрат на 31%, а з 2016 – на 53% переважно через збільшення цін на матеріали, роботи, послуги та витрати на заробітну плату, яку було підвищено згідно чинного законодавства [81].

Доходи від авіаційної діяльності КП МА «Київ» (Жуляни)

Показник	2016	2017	2018	1 півріччя 2019
Доходи від авіаційної діяльності	127 824	178 815	236 170	101 599
Інші операційні доходи	43 960	41 418	56 759	31 161
Інші фінансові доходи	330	36	0	2 354
Інші доходи	8 036	6 284	4 391	2 471

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Фінансовий результат від операційної діяльності підприємства за 2018 рік – 85 262 тис. грн. прибутку, що на 23 613 тис. грн. більше, ніж у 2017 році та на 49 336 тис. грн в 2016 р.

Рентабельність операційної діяльності за даний період – 41%, що на 2% більше показника 2017 року та на 15% до 2016 року.

За 12 міс. 2018 року КП МА «Київ» (Жуляни) отримано 73 620 тис. грн. чистого прибутку, що на 31% більше у порівнянні з фінансовим результатом 2017 року в порівнянні з 2016 роком вдвічі (табл. 2.13).

Чистий фінансовий результат КП МА «Київ» (Жуляни) склав [81]:

2018 рік – 73 620 тис. грн.

2017 рік – 56 234 тис. грн.

2016 рік – 35 303 тис. грн.

Загальна рентабельність 2017, 2018 – 43%, а 2016 р. – 31 %.

З усіх сучасних ринків послуг авіаційний є одними з найбільш динамічних. Це стало можливим завдяки швидкому розвитку інформаційних та комп'ютерних технологій, розвитком транспортних систем, туризму та посилення глобалізаційних процесів.

Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (далі КП МА «Київ» (Жуляни)) розпочав свою роботу 25 травня 1924 року. Аеропорт «Київ» (Жуляни) має славу 91- річну історію. КП МА «Київ» (Жуляни) створене у 1993 році,

засноване на комунальній власності територіальної громади м. Києва і підпорядковується Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Власником Підприємства є територіальна громада м. Києва, в особі Київської міської ради [47].

Таблиця 2.13

Фінансова діяльність КП МА «Київ»

№ з/п	Найменування показника	Од. вим іру	Роки				Роки		
			2016	2017	2018	2019 (оцінка)	2020	2021	2022
Фінансова діяльність									
1.1	Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	тис. грн.	127824	178815	236170	195560	209698	218086	224629
1.2	Фінансовий результат від операційної діяльності	тис. грн.	35926	61649	85262	39597	754	792	831
1.3	Чистий фінансовий результат: прибуток (збиток)	тис. грн.	35303	56234	73620	36295	4251	4464	4687
1.4	Рентабельність операційної діяльності	%	28,11	34,48	36,10	20,25	0,4	0,4	0,4

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (далі КП МА «Київ» (Жуляни)) розпочав свою роботу 25 травня 1924 року. Аеропорт «Київ» (Жуляни) має славу 91- річну історію. КП МА «Київ» (Жуляни) створене у 1993 році, засноване на комунальній власності територіальної громади м. Києва і підпорядковується Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Власником Підприємства є територіальна громада м. Києва, в особі Київської міської ради [81].

КП МА «Київ» (Жуляни) – це багатопрофільне підприємство, яке надає послуги авіаційним компаніям, пасажиром та іншим клієнтам в авіаційній і неавіаційній сферах діяльності, забезпечує регулярність і безпеку польотів. Підприємство

співпрацює з авіаперевізниками, які виконують як регулярні та чартерні рейси, так і бізнес-польоти на приватних літаках.

Вид діяльності [81]:

1. N 52.23 Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту (основний)
2. G 46.71 Оптова торгівля твердим, рідким, газоподібним паливом і подібними продуктами
3. I 55.90 Діяльність інших засобів тимчасового розміщування
4. N 79.90 Надання інших послуг із бронювання та пов'язана з цим діяльність
5. Q 86.21 Загальна медична практика

До інфраструктури Підприємства входить одна злітно-посадкова смуга довжиною 2310 м шириною 45 м, яка цілодобово приймає повітряні судна типу В-737 та А-320. Аеродром налічує 86 місць для стоянки повітряних суден. Згідно з офіційно проголошеною стратегією України щодо інтеграції до Європейського Союзу, імплементації договору про відкритий повітряний простір, КП МА «Київ» Жуляни протягом останнього часу вживає активні заходи, спрямовані на реалізацію концепції розвитку аеропорту, як аеропорту столиці України та базового аеропорту для лоукостів авіакомпаній і бізнес-авіацій.

Для польотів гелікоптерів підготовлена спеціальна схема організації обслуговування, яка включає в себе безпечні маршрути руху по повітрю, окремі спеціальні місця стоянок. Дана схема дозволяє ефективно об'єднати польоти літаків та гелікоптерів на одному аеродромі

У 2008-2009 роках в Аеропорту «Київ» (Жуляни) була реконструйована і подовжена злітно-посадкова смуга, оновлено світлосигнальне обладнання. Доступна для виконання зльотів і посадок повітряних суден довжина смуги була збільшена з 1800 метрів до 2310 метрів. Це дозволило аеропорту вже в 2009 році приймати середньоміагістральні повітряні судна типу Airbus A320 і Boeing 737. На стару смугу могли сідати лише літаки Як-40, Як-42, Ан-24 і невеликі літаки бізнес-авіації. 31 квітня 2009 року посадку на оновлену смугу виконав авіалайнер А320 лоу-кост авіакомпанії Wizz Air Україна. 27 березня 2011 року авіаперевізник переніс в аеропорт Київ свою базу. У жовтні 2012 року розпочав роботу новий перон,

розрахований на стоянку шести середньомагістральних літаків, що збільшило загальне число стоянок в аеропорту для повітряних суден типу A320 і Boeing 737 з чотирьох до десяти. У квітні 2011 року в Аеропорту «Київ» (Жуляни) почалося будівництво нового міжнародного терміналу А. Новий триповерховий аеровокзальний комплекс площею 14 000 кв. метрів і пропускною спроможністю 500 пасажирів на годину був зданий в експлуатацію 22 травня 2012 року [81]. У 2012 році в лівому крилі терміналу А розпочато будівництво галереї для телескопічного трапа. Це дозволяє проводити посадку та висадку пасажирів безпосередньо з терміналу в літак без необхідності виходу на вулицю і використання перонних автобусів.

Загалом на території Аеропорту функціонують три термінали:

- Термінал А – міжнародний;
- Термінал В – Бізнес-термінал;
- Термінал D – внутрішніх рейсів.

23 травня 2019 року було завершено розширення основного терміналу «А» на 9,5 тис. м², унаслідок чого загальна площа збільшилася до 23,7 тис. м² [81].

Аеропортом вибрана концепція «Все під одним дахом». Це дозволяє пасажирам виконувати пересадку з міжнародного рейсу на внутрішній і навпаки, подолавши лише кілька десятків метрів, а також значно впливає на якість послуг, які надаються авіа мандрівникам на внутрішніх рейсах.

У своїй діяльності Підприємство керується Статутом, затвердженим розпорядженням Представника Президента України в м. Києві від 27.01.1994 № 40 (нова редакція якого затверджена розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 24.01.2012 № 107 [48].

Відповідно до Статуту «предметом діяльності Підприємства є [81]:

- 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;
- забезпечення обслуговування зльотів та посадок повітряних суден, здійснення їх наземного обслуговування;

- прийняття та відправлення повітряних суден із забезпеченням авіаційних перевезень пасажирів, багажу та пошти необхідними засобами з обов'язковим дотриманням установлених правил і норм обслуговування;
- забезпечення безпеки обслуговування пасажирів, авіаперевезень;
- забезпечення оперативних форм технічного обслуговування літаків та гелікоптерів;
- забезпечення подачі та узгодження заявок авіакомпаній всіх форм власності на польоти, посадки та перельоти за маршрутами повітряних суден;
- забезпечення стоянок повітряних суден;
- створення умов та забезпечення пасажирів всіма видами сервісних послуг в зоні аеропорту;
- організація льотної експлуатації повітряних суден, в тому числі штурманського і аеронавігаційного забезпечення тощо» [81].

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.

Підприємство самостійно планує свою діяльність, визначає перспективи розвитку, виходячи з попиту на продукцію, що воно виробляє, роботи, послуги, необхідності забезпечення виробничого, соціального розвитку. Основним узагальнюючим показником фінансових результатів господарської діяльності Підприємства є прибуток. Прибуток Підприємства використовується виключно в порядку, визначеному Київською міською радою. Відрахування частини прибутку до бюджету м. Києва здійснюються в порядку, визначеному Київською міською радою.

Для здійснення господарської діяльності КП МА «Київ» (Жуляни) має сертифікати, ліцензії та дозволи. Міжнародний аеропорт «Київ» співпрацює із більше ніж 43 авіакомпаніями, виконуючи рейси приблизно в 140 міст 48 країн світу.

Щомісячно здійснюється близько 2500 рейсів, а щорічно обслуговується більше ніж 2 мільйони пасажирів (рис. 2.18.) [81].

За 2018 рік Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 2 млн. 812 тис. 300 пасажирів, що на 51,9% більше, ніж у 2017 році. Кількість пасажирів, обслужених на міжнародних рейсах – 2 727,5 тис., на внутрішніх рейсах – 84,8 тис. пасажирів.

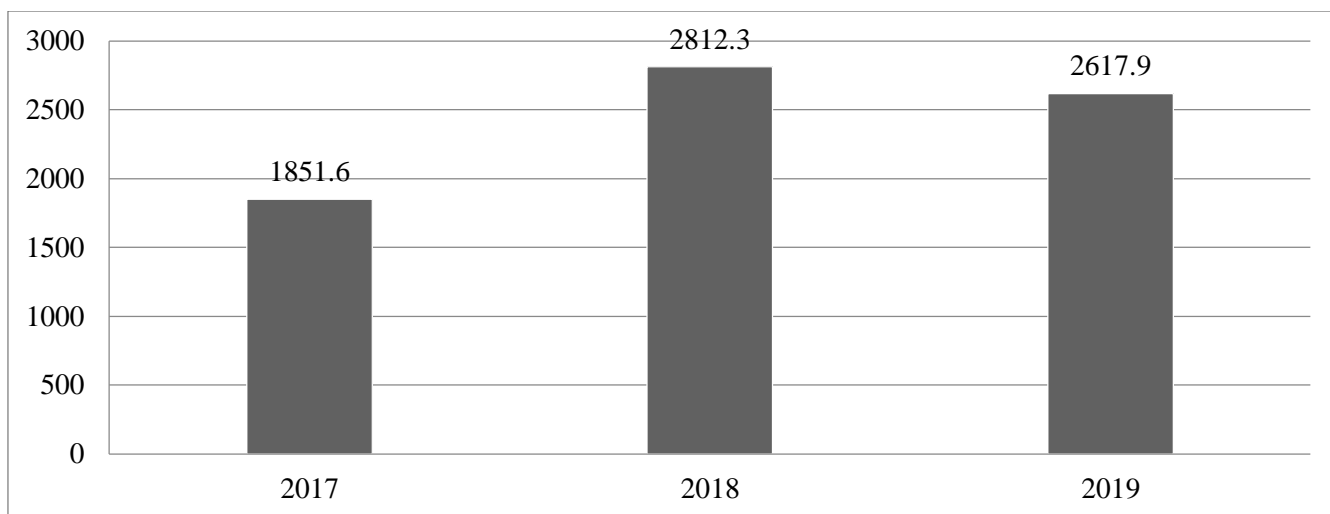


Рис. 2.18. Пасажиропотік КП МА Київ (Жуляни), 2017-2019, тис. осіб [47]

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Кількість рейсів у січні-грудні 2018 року склала 30 248 на приліт і виліт, що на 30,1% більше аналогічного періоду 2017 р. з них міжнародних рейсів – 25 423, внутрішніх – 4 825. Найбільш популярні міжнародні напрямки з початку 2018 року – Мінськ (Білорусь), Шарм-ель-Шейх (Єгипет), Варшава (Польща), Анкара (Туреччина), Дубай (ОАЕ), Анталія (Туреччина), Рим (Італія); внутрішні – Одеса, Запоріжжя, Львів.

За 2019 рік Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 2 млн. 617 тис. 900 пасажирів, що на 6,9%, менше ніж у січні-грудні 2018 р. Кількість пасажирів, обслужених на міжнародних рейсах – 2559,1 тис., на внутрішніх рейсах – 58,8 тис. пасажирів. Кількість рейсів у січні-грудні 2019 року склала 27 697 на приліт і виліт, що на 8,4% менше аналогічного періоду 2018 р. з них міжнародних рейсів – 23 367, внутрішніх – 4 330. Найбільш популярні міжнародні напрямки з початку 2019 року –

Мінськ (Білорусь), Варшава (Польща), Шарм-ель-Шейх (Єгипет), Відень (Австрія), Рим (Італія), Берлін (Німеччина), Франкфурт-на-Майні (Німеччина); внутрішні – Одеса, Запоріжжя, Львів [81].

Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) є постійним членом Міжнародної Ради Аеропортів Європейський регіон.

Першим етапом аналізу виробничо-господарської діяльності КП МА «Київ» (Жуляни) є дослідження стану, руху та ефективності використання основних засобів на основі річної фінансової звітності за 2017-2019 роки (Додатки А, Б, В).

Динаміка основних засобів наведена у таблиці 2.14.

Таблиця 2.14

Аналіз основних засобів КП МА «Київ» (Жуляни) 2017-2019 рр, тис. грн.

Показник	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				тис. грн.	%
Основні засоби	271346	311873	363812	92466	+34,1
первісна вартість	589866	658814	717530	127664	+21,6
знос	318520	336941	353718	35198	+11,1
Всього необоротних активів	1889438	1940259	1967900	78462	+4,2

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

За даними таблиці 2.14. бачимо, що:

1) основні засоби підприємства з кожним роком продовжують зростати та у 2019 році становили 363 812 тис. грн, що на 34,1 % більше ніж у 2017 році.

2) первісна вартість основних засобів також продовжує збільшуватись із 589 866 тис. грн у 2017 році до 717 530 тис. грн у 2019 році (приріст 21,6%), що свідчить про оновлення основних засобів у 2019 році на 21,6% у порівнянні із 2017 роком.

3) проте, знос основних засобів також продовжує зростати (із 318 520 тис. грн у 2017 році до 353 718 тис. грн у 2019 році), хоч і не швидкими темпами - 11,1% за три досліджувані роки.

Зауважимо, що відбулися зміни й у вартості всіх необоротних активів КП МА «Київ» (Жуляни) – вони зросли на 78 462 тис. грн у порівнянні із 2017 роком.

Для забезпечення процесу відтворення основних засобів виробничого призначення на КП МА «Київ» (Жуляни) важливе значення відіграє вивчення їхнього стану та використання, що є фактором підвищення ефективної господарської діяльності досліджуваного підприємства. Таким чином, технічний стан основних засобів підприємства характеризують такі показники як коефіцієнт зносу та придатності, а ефективність використання – фондоддача, фондомісткість, фондоозбросність. Для початку охарактеризуємо показники технічного стану, які розраховуються за такими формулами:

1) Коефіцієнт зносу:

$$K_z = Z / ПВ, \quad (2.1)$$

де Z – сума зносу основних засобів, $ПВ$ – первісна вартість засобів.

2) Коефіцієнт придатності:

$$K_{п} = 1 - K_z \quad (2.2)$$

Таблиця 2.15

Аналіз показників технічного стану основних засобів
КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 рр.

Коефіцієнт	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Коефіцієнт зносу	0,54	0,51	0,49	-0,05	-9,3
Коефіцієнт придатності	0,46	0,49	0,51	+0,05	+10,0

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Отже, попри те, що знос основних засобів збільшився на 11,1% коефіцієнти технічного стану основних засобів показують позитивну динаміку до поліпшення: коефіцієнт зносу скоротився на 9,3%, а коефіцієнт придатності у 2019 році становив 0,51 або 51%.

1) Фондовіддача (Фв) – показник, що відображає випуск продукції на 1 грн основних засобів підприємства:

$$\text{Фв} = \text{ОРП} / \text{ОЗв}, \quad (2.3)$$

де ОРП – обсяг (сума) доходів від реалізації продукції, ОЗв – середня вартість виробничих основних засобів підприємства у звітному періоді.

2) Фондомісткість (Фм) – показник потреби основних фондів для забезпечення виконання одиниці обсягу роботи

$$\text{Ф м} = \text{ОЗв} / \text{ОРП} \quad (2.4)$$

3) Фондоозброєність (Фо) визначається як відношення вартості основних виробничих фондів до середньооблікової чисельності працівників основної діяльності (робітників),

$$\text{Фо} = \text{ОЗв} / \text{Чп}, \quad (2.5)$$

де Чп - середньооблікова чисельність персоналу

Розраховані показники ефективності використання основних засобів КП МА «Київ» (Жуляни) за 2017-2019 роки наведені у таблиці 2.16.

Таблиця 2.16

Аналіз показників ефективності використання основних засобів

КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 рр.

Коефіцієнт	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Фондовіддача	0,71	00,79	0,54	-0,17	-23,4
Фондомісткість	1,36	1,26	1,86	0,5	+36,8
Фондоозброєність	570,61	609,05	703,93	133,3	+23,4

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Отже, за даними таблиці 2.3. можемо зробити висновки:

1) фондівіддача поступово скорочується (на 23,4% за 2017-2019 роки), що свідчить про скорочення частинки готової продукції (чи послуги) на одинцю основних засобів;

2) аналіз фондомісткості свідчить про збільшення потреб у основних засобах, адже показник продовжує зростати за 2017-2019 роки збільшився на 36,8%;

3) фондоозброєність продовжує зростати з 570,61 грн/особ у 2017 році до 703,93 грн/особ у 2019 році, що свідчить про нарощення основних засобів майже без зміни середньооблікової чисельності працівників, тобто навантаження на працівників збільшується.

Тобто, ефективність використання основних засобів скорочується.

Оборотні активи є важливою частиною активів підприємства, проте у структурі активів КП МА «Київ» (Жуляни) вони займають значно меншу вагу ніж необоротні (у 2019 році необоротні активи становили 1 967 900 тис. грн, а оборотні лише 96 758 тис. грн) Для оцінки динаміки, структури та ефективності використання оборотних активів побудуємо таблицю 2.17.

Таблиця 2.17

Аналіз оборотних засобів КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 рр. тис. грн

Оборотні активи	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Запаси	7901	8118	15191	7290	+92,3
Виробничі запаси	7901	8118	15191	7290	+92,3
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	5857	64801	44599	38742	+651
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	9763	1120	2576	-7187	-70,6
з бюджетом	8714	18694	12690	3976	+46,6
Інша поточна дебіторська заборгованість	32	81	355	323	+1009
Гроші та їх еквіваленти	55066	18275	20298	14792	+26,9
Готівка	1	-	1	0	+0
Рахунки в банках	55065	18275	20297	14791	+26,9
Витрати майбутніх періодів	389	893	357	-32	-8,2
Інші оборотні активи	1149	784	692	-457	-39,8
Усього оборотних активів	88871	112766	96758	7887	+8,0

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим

доступу: <https://iev.aero>.

Отже, за результатами аналізу оборотних активів бачимо, що їх загальна вартість у 2019 році збільшилась на 8,9% у порівнянні з 2017 роком, проте слід зауважити, що вона зменшилась у порівнянні із 2018 роком. Майже вдвічі збільшились обсяги запасів із 7901 тис. грн у 2017 до 15 191 тис. грн у 2019 році. Значно збільшилась дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги (на 651%), що свідчить про нарощення резервів у майбутніх періодах.

За даними табл. 2.19 бачимо, що у структурі оборотних активів КП МА «Київ» переважає дебіторська заборгованість: дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги – 46,09%, дебіторська заборгованість за розрахунками – 15,78%, інша поточна дебіторська заборгованість – 0,37%. Запаси складають 15,7%, а гроші та їх еквіваленти 20,98%. Така ситуація у майбутньому може впливати на ліквідність підприємства.

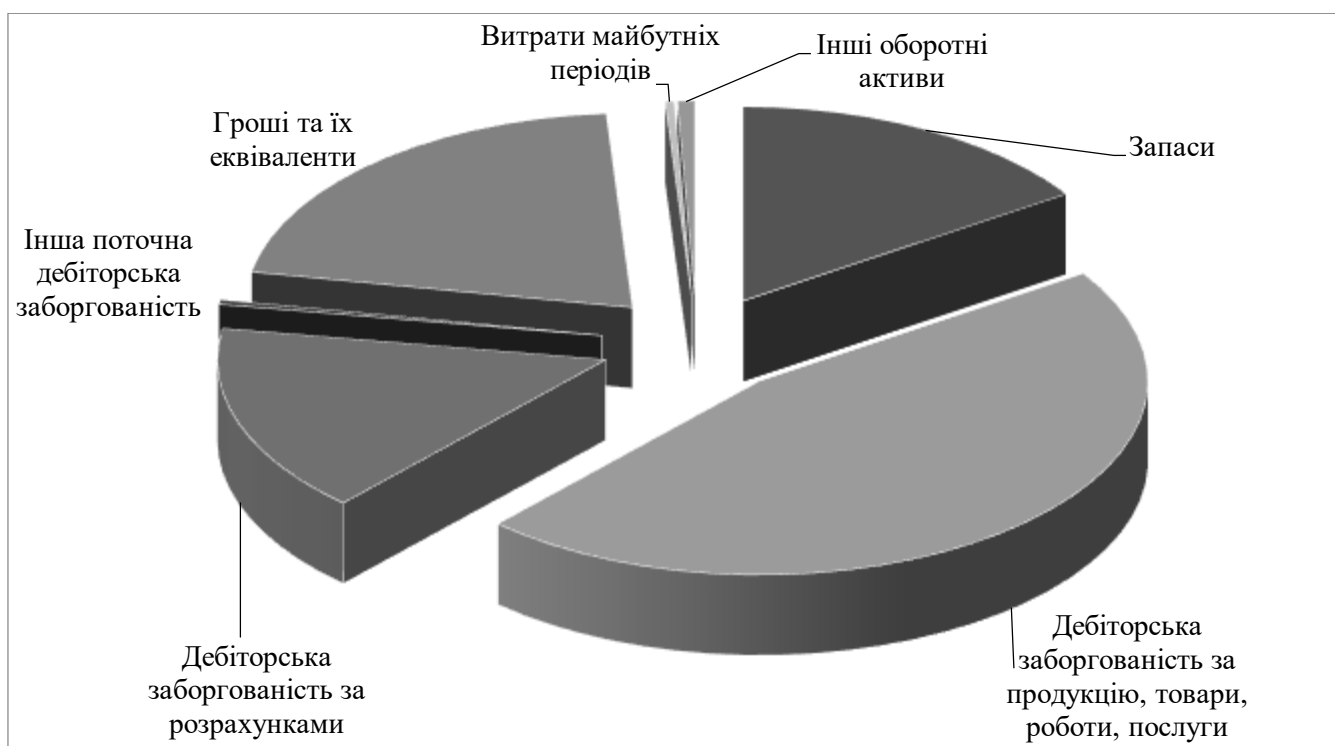


Рис. 2.19. Структура оборотних активів КП МА «Київ» (Жуляни), 2019 р.

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Ефективність оборотних активів пропонуємо оцінити за допомогою показників оборотності та її тривалості. До них можна віднести:

1) Коефіцієнт оборотності оборотних активів:

$$K_{об} = Д / C_{зок}, \quad (2.6)$$

де Д – чистий дохід від реалізації продукції (товару, послуги),

$C_{зок}$ - середні залишки оборотних коштів

2) Тривалість одного обороту оборотних активів:

$$T_{об} = 360 / K_{об} \quad (2.7)$$

3) Коефіцієнт завантаження оборотних коштів:

$$K_{зав} = C_{зок} / Д \quad (2.8)$$

4) Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості

$$K_{дз} = Д / ДЗ, \quad (2.9)$$

де ДЗ – сума дебіторської заборгованості

5) Тривалість одного обороту дебіторської заборгованості

$$T_{дз} = 360 / K_{дз} \quad (2.10)$$

Розраховані показники представлені у таблиці 2.18.

Таблиця 2.18

Оцінка показників ефективності використання оборотних коштів КП МА «Київ»

Коефіцієнт	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Коефіцієнт оборотності оборотних активів	2,4	2,3	1,76	-0,64	-26,7
Тривалість одного обороту оборотних активів (дн)	150	157	204	54	+36
Коефіцієнт завантаження оборотних коштів	0,42	0,43	0,57	0,15	+35,7
Коефіцієнт дебіторської заборгованості	7,3	2,8	3,1	-4,2	-57,7
Тривалість одного обороту дебіторської заборгованості (дн)	50	129	116	66	+132

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Відповідно до розрахованих показників оборотності спостерігаємо наступне:

- коефіцієнт оборотності оборотних активів зменшився на 26,7% до значення 1,76 у 2019 році;
- тривалість одного обороту оборотних активів збільшилась до 204 днів у 2019 році (збільшилась на 54 дні або на 36%);
- коефіцієнт завантаження оборотних коштів зростає та у 2019 році зріс на 35,7% до значення 0,57;
- коефіцієнт дебіторської заборгованості, у 2018 році скоротився до 2,8, проте у 2019 році зріс до 3,1;
- тривалість одного обороту дебіторської заборгованості у 2019 році становить 116 дні, що на 66 днів більше, ніж у 2017 році.

Тобто ефективність використання оборотних активів КП МА «Київ» (Жуляни) зменшується.

Діяльність будь якого підприємства заснована в першу чергу на його персоналі. Саме тому аналіз трудових ресурсів, їх продуктивності та оплати праці є важливою складовою аналізу господарської діяльності КП МА «Київ» (Жуляни).

Для початку проаналізуємо середньооблікову чисельність штатних працівників КП МА «Київ» (Жуляни) за 2017-2019 роки) (рис. 2.20.).

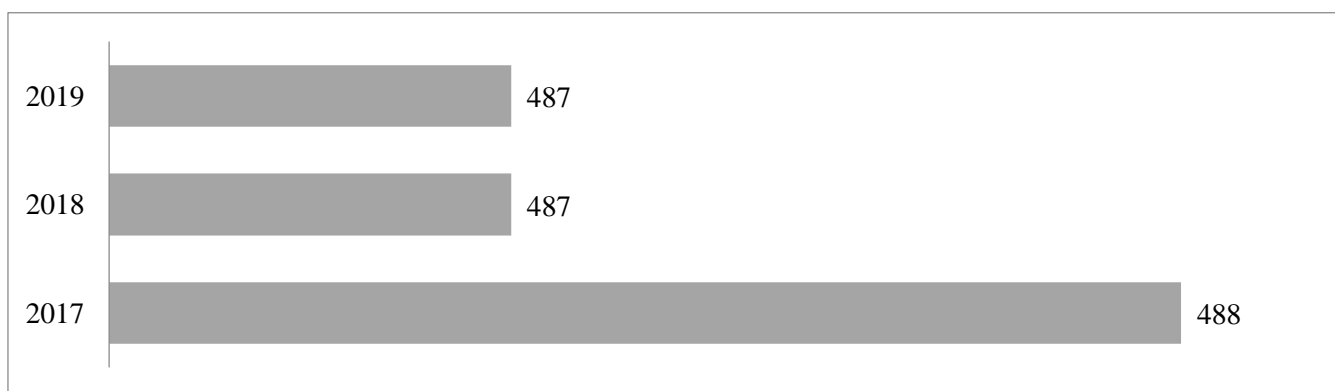


Рис. 2.20. Динаміка середньооблікової чисельності штатних працівників КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 р.р., осіб

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Як бачимо даний показник є доволі стабільний та у 2018 році скоротився на лише на 1 особу.

Продуктивність праці – це відносний показник, який характеризує ефективність використання персоналу підприємства. Розраховується за формулою:

$$ПП = Д/Чп, \quad (2.11)$$

де Д – чистий дохід від реалізації продукції (товару, послуги), Чп – чисельність працівників.

Розраховані показники зображені на рис. 2.21.

Із рисунка 2.23. бачимо, що у 2017-2018 роках спостерігалась позитивна тенденція до зростання продуктивності праці, проте у 2019 році вона скоротилась до 378,35 тис. грн/люд, це пов'язано зі скороченням чистого доходу від реалізації продукції (товару, послуги).

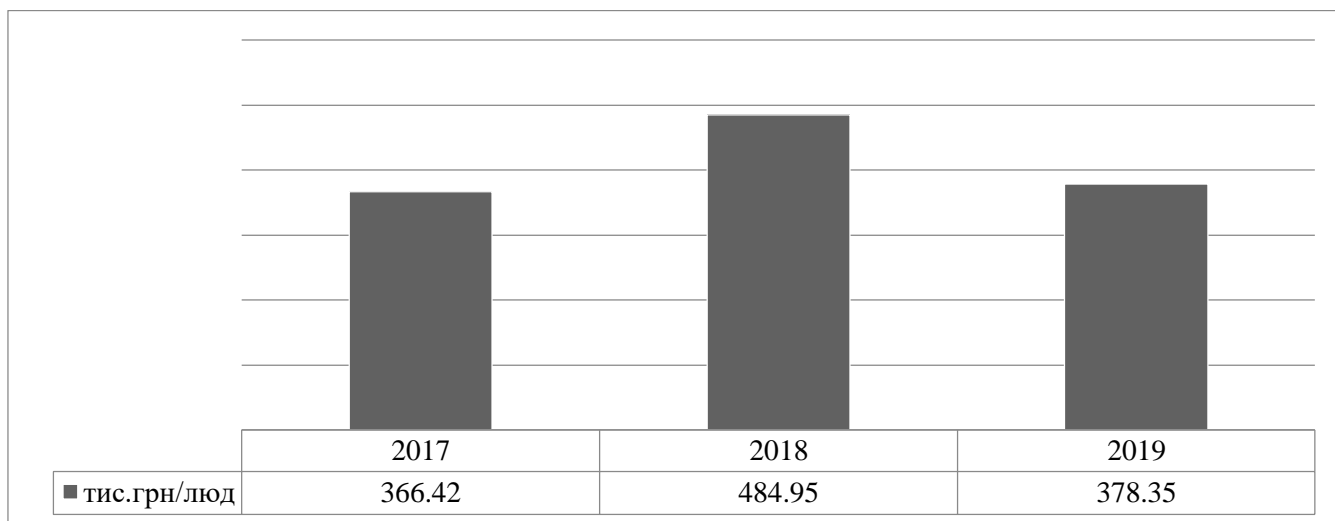


Рис. 2.21. Динаміка продуктивності праці КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 р.р., тис.грн/осіб

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Також на продуктивність праці можуть впливати й інші чинники: оплата праці, умови праці, інфляція, пасажиропотік, витрати на модернізацію тощо. Основні показники оплати праці наведені у таблиці 2.19., з якої видно, що фонд оплати праці усіх працівників збільшився на 27,5%, фонд оплати праці штатних працівників – на 28,4% [81]. Зауважимо, що КП МА «Київ» (Жуляни) використовують працю

зовнішніх сумісників та сезонних працівників. Усі показники оплати праці стабільно зростають, при відсутності зміни чисельності працівників.

Таблиця 2.19

Оцінка показників оплати праці
КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 рр.

Показник	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Фонд оплати праці усіх працівників, тис. грн.	7887	9801,1	1005,5	2168,5	+27,5
Сума податку доходу з фізичних осіб, що відрахована з фонду оплати праці усіх працівників (крім тимчасової непрацездатності), тис. грн.	1419,7	1764,1	1809,9	390,2	+27,5
Кількість відпрацьованого робочого часу штатними працівниками, люд. год.	17113	77017	78285	2172	2,9
Фонд плати праці штатних працівників, тис. грн.	7582,2	9481	9732,7	2150,5	+28,4

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

До складу аеропорту входить навчальний центр «Мастер-Авіа», який є сертифікованим навчальним закладом цивільної авіації. Цей заклад має право здійснювати професійну підготовку та підвищення кваліфікації персоналу з наземного та пасажирського обслуговування, а також здійснення підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації персоналу з авіаційної безпеки та здатний забезпечувати навчальний процес.

Учебний центр «Мастер-Авіа» є сертифікованим Державною авіаційною службою України навчальним закладом цивільної авіації, який здійснює професійну підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації:

- персоналу з наземного та пасажирського обслуговування (з вересня 2015 р.);
- персоналу з авіаційної безпеки (з травня 2016 року).

Напрями підготовки персоналу з авіаційної безпеки [81]:

- «Базова підготовка персоналу служби авіаційної безпеки»;
- «Первинна підготовка з авіаційної безпеки»;
- «Забезпечення контролю доступу до контрольованих зон та охорони повітряних суден».

Напрями підготовки персоналу з наземного та пасажирського обслуговування:

- «Перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом»;
- «Наземне адміністрування та контроль»;
- «Обслуговування пасажирів»;
- «Обробка багажу в сортувальній зоні та в зоні видачі багажу»;
- «Обслуговування на пероні»;
- «Обслуговування повітряного судна».

Отже, аналіз трудових ресурсів, продуктивності праці та оплати праці на підприємстві дає змогу зробити висновок про їх належний стан усі показники зростають (окрім продуктивності), у персоналу підприємства є можливість підвищувати кваліфікацію та розвиватись.

Витратами виробництва є грошове вираження витрат підприємства, які необхідні для здійснення підприємством своєї діяльності з виробництва і реалізації продукції, виконання робіт, надання послуг.

Оцінка витрат і собівартості продукції, робіт, послуг КП МА «Київ» (Жуляни) наведений у таблиці 2.20.

Аналіз витрат КП МА «Київ» (Жуляни) показує, що усі витрати за досліджуваний період збільшились майже вдвічі, окрім витрат на виплату податку на прибуток підприємств, але це пов'язано із скороченням прибутку. Адміністративні витрати у 2019 році становили 46 994 тис. грн, що на 41,2% більше ніж у 2017 році (33 274 тис.грн). Інші операційні витрати також зросли до суми 51 759 тис. грн у 2019 році, що є більшою на 46,5% ніж у 2017 році.

Оцінка витрат та собівартості продукції, робіт, послуг
КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 рр., тис. грн.

Показник	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	89968	124959	136562	46594	+51,8
Адміністративні витрати	33274	39046	46994	13720	+41,2
Інші операційні витрати	35342	43662	51759	16417	+46,5
Інші витрати	2	6	-	-	-
Витрати (дохід) з податку на прибуток	11733	16027	4517	-7216	-61,5

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Операційні витрати є найважливішими якісними показниками, що відображають результати господарської діяльності підприємства, та інструментом аналізу техніко-економічного рівня виробництва та праці, ефективності управління тощо. У таблиці 2.8. здійснено оцінку операційних витрат КП МА «Київ» (Жуляни).

Операційні витрати у 2017 році становили 158 465 тис. грн, у 2018 році – 207 455 тис. грн, а у 2019 році зросли до 234 345 тис. грн, що на 47,9% більше ніж у базовому 2017 році [81].

Зростання операційних витрат відбулося за усіма статтями витрат. Найбільший приріст показали витрати на амортизацію – зросли на 82,8% з 13 891 тис. грн у 2017 році до 25 394 тис. грн у 2019 році (табл. 2.21).

Зростання витрат автоматично спричинило збільшення собівартості, її динаміка представлена на рисунку 2.22.

Отже, у 2019 році собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) КП МА «Київ» (Жуляни) збільшилась до 136 562 тис. грн., що на 51,8% більше ніж у 2017 році. Значне зростання собівартості відбулося у 2018 році. Таке зростання собівартості впливатиме на рівень рентабельності підприємства.

Оцінка операційних витрат КП МА «Київ» (Жуляни),
2017-2019 рр., тис. грн.

Показник	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Матеріальні затрати	12382	22181	15990	3608	+29,1
Витрати на оплату праці	62738	84035	95331	32593	+51,9
Відрахування на соціальні заходи	13494	18048	20490	6996	+51,8
Амортизація	13891	18713	25394	11503	+82,8
Інші операційні витрати	55960	64478	77140	21180	+37,8
Разом	158465	207455	234345	75880	+47,9

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Майно Підприємства становлять основні фонди та обігові кошти, а також інші цінності, вартість яких відображається у самостійному балансі підприємства.

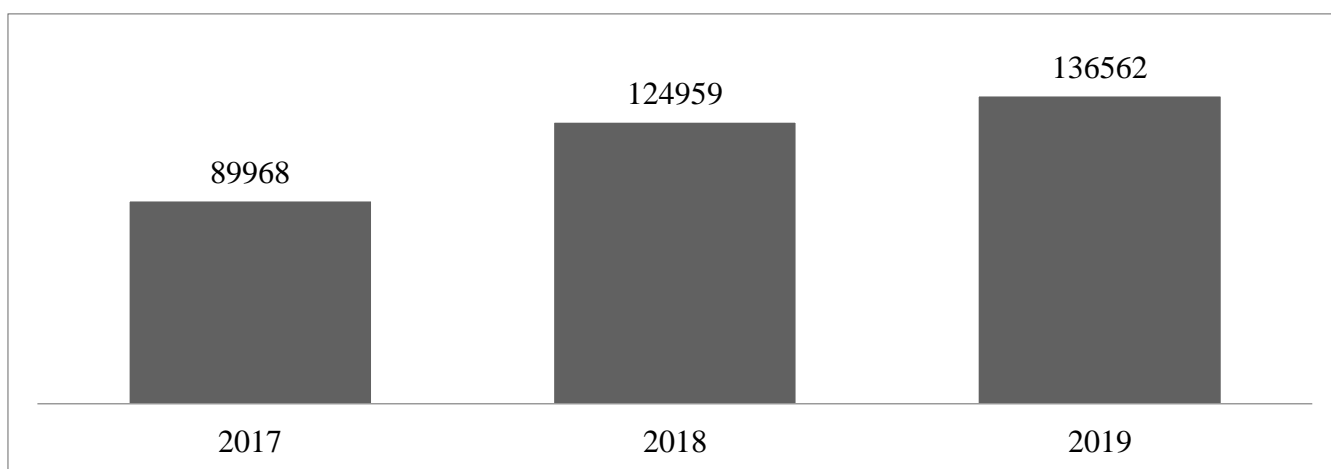


Рис. 2.22. Динаміка собівартості реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)
КП МА «Київ» (Жуляни) 2017-2019, тис. грн

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Відповідно до Статуту, джерелами формування майна Підприємства є [81]:

– благодійні внески, пожертвування українських та іноземних підприємств, організацій, громадян;

- державні капітальні вкладення;
- дотації з бюджету;
- доходи від господарської діяльності;
- кредити банків та інших кредиторів;
- майно, передане власником;
- інші джерела, передбачені законодавством України.

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.

Показниками майнового стану підприємства є: вартість всього майна, вартість власних коштів підприємства, вартість власних оборотних коштів, коефіцієнт придатності та коефіцієнт зносу (табл. 2.22)

Вартість всього майна на протязі 2017-2019 року постійно зростала, хоча й повільними темпами: збільшилась лише на 4,4%. Вартість власних коштів підприємства (власного капіталу) також збільшилась та у 2019 році становила 1 877 514 тис. грн [81] (на 5,1% більше ніж у 2017).

Таблиця 2.22

Оцінка показників майнового стану
КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 рр.

Коефіцієнт	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Вартість всього майна	1978309	2053024	2064658	86349	+4,4
Вартість власних коштів підприємства	1786462	1860076	1877514	91052	+5,1
Вартість власних оборотних коштів	-76414	-53621	-89558	-	-
Коефіцієнт зносу	0,54	0,51	0,49	-0,05	-9,3
Коефіцієнт придатності	0,46	0,49	0,51	+0,05	+10,9

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Вартість власних оборотних коштів не відображається коректно та показує лише, що у КП МА «Київ» (Жуляни) поточні зобов'язання та забезпечення значно переважають оборотні активи. Щодо коефіцієнтів зносу та придатності то тут спостерігається позитивна динаміка. Отже, майновий стан підприємства є задовільним, хоча демонструє невисокі темпи зростання.

Фінансова стійкість – це одна із комплексних характеристик фінансового стану підприємства, яка акумулює у собі результати управління фінансовими ресурсами на стадіях формування, розміщення, використання, таким чином, обумовлюючи можливості підприємства у забезпеченні стійких темпів економічного розвитку на основі стабільного зростання прибутку та капіталу [50].

Фінансова стійкість підприємства залежить від ефективного управління фінансовими ресурсами та характеризується оптимальним співвідношенням власних та позикових коштів, оптимальною структурою активів, їх оптимальним співвідношенням із джерелами фінансування.

Для того щоб провести експрес-діагностику фінансової стійкості підприємства необхідно розрахувати наступні показники:

- коефіцієнт співвідношення позичених і власних коштів;
- коефіцієнт автономії (фінансової стійкості);
- коефіцієнт концентрації залученого капіталу;
- коефіцієнт фінансового левериджу;
- показник заборгованості кредиторам.

У таблиці 2.23 згруповані розраховані коефіцієнти, які характеризують стан фінансової стійкості КП МА «Київ» (Жуляни) за період 2017-2019 років.

Коефіцієнт співвідношення позичених і власних коштів (фінансування) характеризує залежність підприємства від залучених коштів, тобто КП МА «Київ» (Жуляни) зміцнило свої позиції та зменшило залежність від позикових коштів на 18,2%. Коефіцієнт фінансової стійкості характеризує незалежність фінансового стану КП МА «Київ» (Жуляни) від позикових коштів. Він показує частку власних засобів у загальній сумі джерел. У КП МА «Київ» (Жуляни) коефіцієнт автономії становить 91%, тобто підприємство є абсолютно стійким до зовнішніх кредиторів [81]. Загалом

фінансова стійкість підприємства залишається на високому рівні за рахунок власного капіталу.

Поняття «ліквідність» і «платоспроможність» є взаємопов'язаними, однак різними за змістом. Ліквідність розкриває механізм перетворення фінансових або матеріальних активів підприємства у грошові кошти з метою своєчасного виконання ним зобов'язань. Під платоспроможністю розуміється наявність у суб'єкта підприємництва грошових коштів та їх еквівалентів, які будуть достатні для розрахунків за кредиторською заборгованістю, яка потребує негайного погашення [50].

Таблиця 2.23

Оцінка показників фінансової стійкості
КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 рр.

Коефіцієнт	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Коефіцієнт співвідношення позичених і власних коштів	0,11	0,1	0,09	-0,02	-18,2
Коефіцієнт автономії (фінансової стійкості)	0,9	0,91	0,91	+0,01	+1,1
Коефіцієнт концентрації залученого капіталу	0,097	0,094	0,091	-0,006	-6,2
Коефіцієнт фінансового левериджу	0,015	0,014	-	-0,001	-6,6
Показник заборгованості кредиторам	0,005	0,008	0,005	0	0

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Зауважимо, що у структурі оборотних активів 20,98% у 2019 році займали найбільш ліквідні активи: гроші та їх еквіваленти.

Основними показниками, що характеризують ліквідність та платоспроможність підприємства є коефіцієнт абсолютної ліквідності, коефіцієнт загальної ліквідності (покриття), частка оборотних коштів у активах (табл. 2.24)

Оцінка показників ліквідності та платоспроможності

КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 рр.

Коефіцієнт	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,33	0,11	0,11	-0,22	-66,6
Коефіцієнт загальної ліквідності (покриття)	0,54	0,68	0,52	-0,02	-3,7
Частка оборотних коштів у активах	0,04	0,05	0,05	0,01	+25

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Абсолютна ліквідність показує можливість підприємства виконувати свої поточні зобов'язання за рахунок ліквідних активів (грошові кошти). Отже, ліквідність КП МА «Київ» (Жуляни) скорчується за рахунок зменшення готівки та її еквівалентів. Коефіцієнт загальної ліквідності показує, якою мірою поточні зобов'язання можуть бути покриті поточними активами. Розраховане значення коефіцієнту говорить про те, що на кожну гривню своїх короткострокових зобов'язань у 2019 КП МА «Київ» (Жуляни) має 0,52 грн. поточних активів. Тобто, підприємство лише на 52% зможе розрахуватися із короткостроковими кредиторами, уразі виникнення такої необхідності. Частка оборотних коштів активах показує стабільну тенденцію та є досить низькою, що буде впливати на ліквідність.

Ділова активність — це комплексна характеристика підприємства, яка відображає його зусилля, що спрямовані на забезпечення динамічності розвитку та досягнення поставлених цілей за різними напрямками діяльності [52].

Загальна оборотність вказує на рівень оборотності всього капіталу, інвестованого в підприємство. Це показник капіталовіддачі, оскільки відображає обсяги виручки на гривню інвестованих коштів. Оборотність власного капіталу акцентує увагу на віддачі грошових коштів акціонерів підприємства. Аналіз показника в динаміці дає можливість оцінити активність акціонерного капіталу.

Розраховані показники поточної ділової активності КП МА «Київ» (Жуляни) наведені у таблиці 2.25.

Отже, за розрахованими даними бачимо ділова активність загалом має досить неоднозначні тенденції, у 2018 році відбувається значне покращення показників, проте 2019 році показники скорочуються.

Таблиця 2.25

Оцінка показників ділової активності
КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 рр.

Показник	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Загальна оборотність капіталу	0,05	0,12	0,09	0,09	+80
Оборотність власного капіталу	0,05	0,13	0,09	0,04	+80
Оборотність запасів	11,4	29,09	12,1	0,7	+6,1
Оборотність оборотних запасів	2,4	2,3	1,76	-0,64	-26,7
Тривалість одного обороту оборотних активів	150	157	204	54	+36
Оборотність дебіторської заборгованості	7,3	2,8	3,1	-4,2	-57,7
Тривалість одного обороту дебіторської заборгованості	50	129	116	66	+132

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Відповідно до розрахованих показників оборотності спостерігаємо наступне: коефіцієнт оборотності оборотних активів зменшився на 26,7% до значення 1,76 у 2019 році; тривалість одного обороту оборотних активів збільшилась до 204 днів у 2019 році (збільшилась на 54 дні або на 36%); коефіцієнт дебіторської заборгованості, у 2018 році скоротився до 2,8, проте у 2019 році зріс до 3,1; тривалість одного обороту дебіторської заборгованості у 2019 році становить 116 дні, що на 66 днів більше, ніж у 2017 році. Тобто, ефективність використання оборотних активів КП МА «Київ» (Жуляни) зменшується.

Фінансові результати діяльності є основним показником діяльності будь якого підприємства. Наявність позитивних фінансових результатів (тобто прибутків) свідчить про якісний менеджмент, уміння вести прибутковий бізнес та залом показує якість роботи підприємства. Основні показники фінансових результатів діяльності КП МА «Київ» (Жуляни) наведені у таблиці 2.26.

Таблиця 2.26

Оцінка фінансових результатів діяльності
КП МА «Київ» (Жуляни) 2017-2019 рр., тис. грн

Показник	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	178815	236170	184257	5442	+3,1
Валовий прибуток	88847	111211	47695	-41152	-46,3
Інші операційні доходи	41418	56759	63036	21618	+52,2
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	61649	85262	11978	-49671	-80,6
Інші фінансові доходи	36	-	5386	5350	+14861
Інші доходи	6284	4391	5188	-1096	-17,4
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	67967	89647	22552	-45415	-66,8
Витрати (дохід) з податку на прибуток	-11733	-16027	-4517	-7216	-61,5
Чистий прибуток	56234	73620	18035	-38199	-67,9

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

У 2017 році чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) становив 178 815 тис. грн, у 2018 році від збільшився до 236 170 тис. грн, проте у 2019 році відбулось різке падіння показника до 184 257 тис. грн. Якщо порівнювати 2017 та 2019 роки то, чистий дохід зріс лише на 3,1% [81], що з урахуванням інфляції в країні зводить дане «зростання» до погіршення.

Така ситуація відбувається з усіма показниками фінансових результатів: у 2018 році вони зростають, проте у 2019 році різко скорочуються (це не стосується лише інших фінансових доходів, які збільшились на 14861%).

Наприклад, чистий прибуток у 2017 році становив 56 234 тис. грн, у 2018 р. – 73 620 тис. грн, а у 2019 році лише 18 035 тис. грн. Тобто, у 2019 році прибуток зменшився на 75,5% у порівнянні з попередній 2018 роки та на 67,9% у порівнянні із 2017 роком [81].

На рисунку 2.23 наведена динаміка фінансових результатів КП МА «Київ» (Жуляни) за 2017-2019 роки.

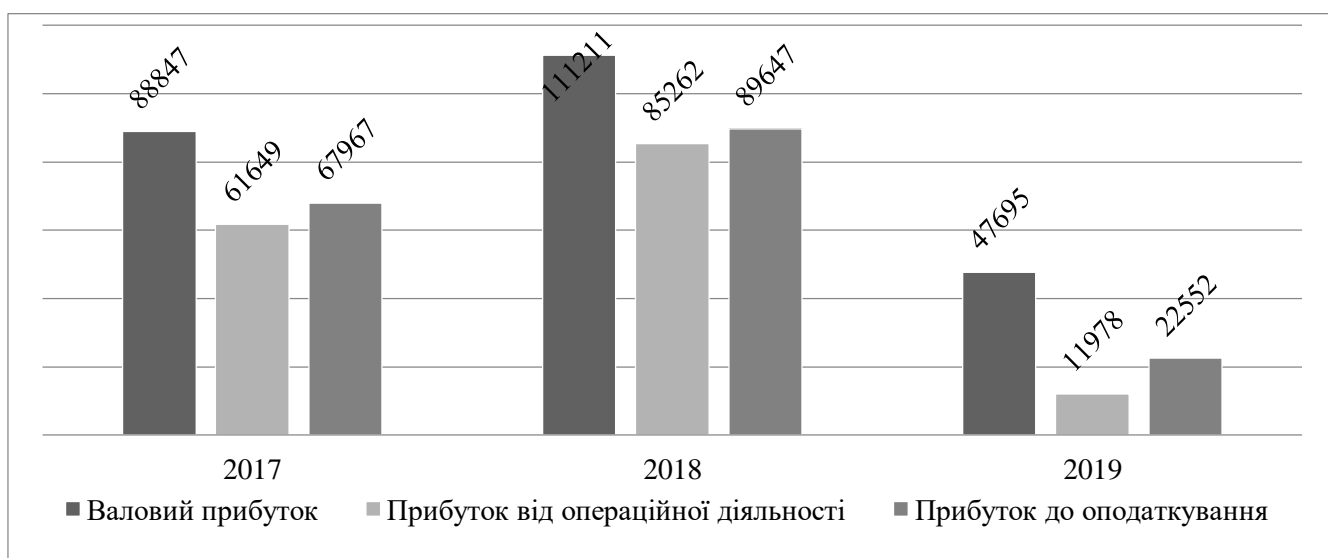


Рис. 2.23. Динаміка фінансових результатів показників
КП МА «Київ» (Жуляни) 2017-2019 р.р., тис. грн

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Як було зазначено вище, усі показники збільшились у 2018 році, проте скоротились у 2019 році. Така ситуація викликана збільшенням собівартості та витрат підприємства. Отже, фінансові результати діяльності аеропорту є неоднозначними та попри збереження прибутковості є ризик втратити її у майбутньому.

Щодо чистого прибутку, то його величина скоротилась у 2019 році на 67,9% у порівнянні з 2017 роком [81]. Порівняння чистого прибутку та чистого доходу КП МА «Київ» (Жуляни) за 2017-2019 роки наведена на рисунку 2.24.

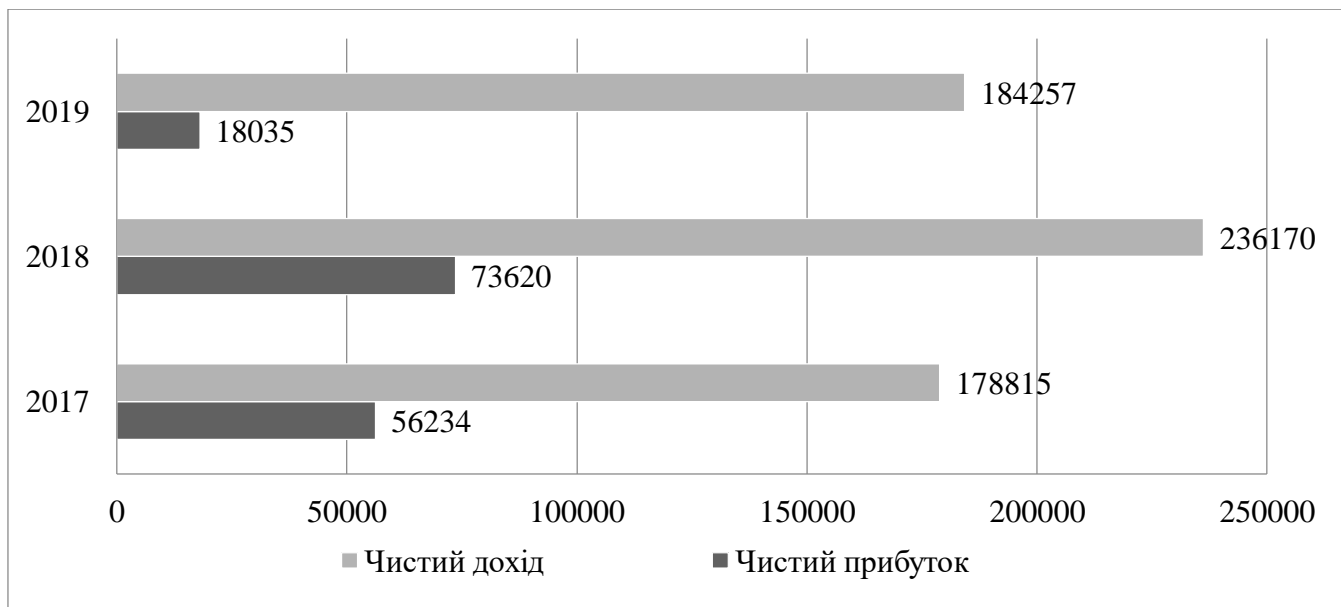


Рис. 2.24. Порівняння чистого прибутку та чистого доходу
КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 р.р. тис. грн

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

У 2017 році чистий прибуток становив 56 234 тис. грн, у 2018 зріс до 73 620 тис. грн, проте у 2019 році скоритися до 18 035 тис. грн. Зауважимо, що у 2017 та 2018 роках збільшення чистого прибутку було пропорційним зростанню величини чистого доходу: у 2017 році – 178 815 тис. грн, у 2018 році – 236 170 тис. грн, проте у 2019 році чистий дохід становив 184 257 тис. грн, що на 3,1% більше ніж у 2017 році, а прибуток скоритися на 67,9% [81]. Така динаміка є наслідком збільшення собівартості та витрат.

Розрахунок рентабельності ґрунтується на показниках прибутку. Для цього можуть використати різні види прибутку: чистий прибуток, валовий прибуток, прибуток за видами діяльності (операційної, фінансової, інвестиційної та інших видів діяльності), прибуток від реалізації продукції чи прибуток до оподаткування. Оскільки рентабельність є відносним показником, то прибуток зіставляють із авансованою вартістю, яка може використовуватись у різних варіаціях (позиковий капітал, власний капітал, основний капітал, оборотний капітал чи весь капітал підприємства).

Витратні показники рентабельності можна розраховувати на основі валового прибутку та чистого прибутку. Витратні показники рентабельності діяльності КП МА «Київ» (Жуляни) розраховані та згруповані у таблиці 2.27.

Таблиця 2.27

Оцінка витратних показників рентабельності
КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 рр.

Показник	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Рентабельність основної діяльності	0,99	0,89	0,35	-0,64	-64,63
Рентабельність операційної діяльності	0,39	0,41	0,05	-0,34	-86,86
Рентабельність виробничої діяльності	0,71	0,76	0,27	-0,44	-61,98
Чиста рентабельність основної діяльності	0,63	0,59	0,13	-0,49	-78,87
Чиста рентабельність операційної діяльності	0,35	0,35	0,08	-0,28	-78,31
Чиста рентабельність виробничої діяльності	0,45	0,50	0,10	-0,35	-77,29

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Результати проведеного аналізу свідчать про погіршення усіх показників рентабельності. Наприклад, рентабельність основної діяльності у 2017 році була на рівні 0,99 або 99%, проте у 2018 році вона скоротилась до 0,89, а у 2019 році зменшилась на 64,6% до рівня 0,35. Така ситуація свідчить про те, що у 2018 році собівартість продукції зростала більшими темпами ніж валові прибутки, а у 2019 році валові прибутки переважали обсяги собівартості на 35%. Рентабельність операційної діяльності у 2017 та 2018 роках залишалась на стабільному рівні 0,39 та 0,41 (для загальної рентабельності операційної діяльності) відповідно, а чиста рентабельність операційної діяльності на рівні 0,35. Але у 2019 році скоротилась на 86,9% до рівня 0,05. Така різка динаміка до скорочення є наслідком зменшення прибутку та значним збільшенням операційних витрат, тобто свідчить про зниження ефективності

операційної діяльності підприємства. Загалом витратні показники рентабельності діяльності підприємства скоритися у 2019 році в середньому на 75% у порівнянні із 2017 роком.

Ресурсні показники рентабельності діяльності КП МА «Київ» (Жуляни) розраховані та згруповані у таблиці 2.28.

Таблиця 2.28

Оцінка ресурсних показників рентабельності
КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 рр.

Показник	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Рентабельність активів	0,045	0,054	0,0231	-0,022	-48,56
Рентабельність власного капіталу	0,031	0,040	0,0096	-0,022	-69,48
Рентабельність акціонерного капіталу	2,301	3,012	0,7378	-1,563	-67,93
Рентабельність довгострокових інвестицій	0,031	0,039	0,0096	-0,021	-69,04
Рентабельність основних засобів	0,207	0,229	0,0496	-0,158	-76,08

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Ресурсні показники рентабельності діяльності підприємства відображають ефективність використання ресурсів. КП МА «Київ» (Жуляни) за досліджуваний період знизил ефективність використання власних ресурсів в середньому на 66%. Наприклад, найбільше погіршення відбулось у показника рентабельності основних засобів: він скоротився зі 20,7 % у 2017 році до 4,96% у 2019 році. (зменшився на 15,8%) Найменший рівень скорочення рентабельності демонструє показник рентабельності активів: він скоротився всього на 2,2%. Проте й такі показники рентабельності активів свідчать що підприємство знизило свою загальну ефективність діяльності. Зниження рівня рентабельності акціонерного капіталу свідчать про скорочення виплат до міського бюджету дивідендів із капіталу КП МА «Київ» (Жуляни). Попри те, що рентабельність діяльності підприємства з ресурсним

підходом скорочується, вона залишається позитивною та досить високою для авіаційної галузі.

Витратні показники рентабельності діяльності КП МА «Київ» (Жуляни) розраховані та згруповані у таблиці 2.29.

Таблиця 2.29

Оцінка витратних показників рентабельності
КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 рр.

Показник	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Валова рентабельність реалізації	0,50	0,47	0,26	-0,24	-47,90
Операційна рентабельність реалізації	0,34	0,36	0,07	-0,28	-81,14
Чиста рентабельність реалізації	0,31	0,31	0,10	-0,22	-68,88

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Показники рентабельності КП МА «Київ» (Жуляни) за витратним підходом також демонструють тенденцію до скорочення:

– валова рентабельність реалізації становила у 2017 році 0,5, у 2018 році 0,47, а у 2019 році 0,26, тобто скоротилась на 47,9%;

– операційна рентабельність реалізації скоротилась у 2019 році скоротилась на 81,14% до рівня 0,07;

– чиста рентабельність реалізації зменшилась до рівня 0,1 у 2019 році, а у 2018 та 2017 роках залишалась на рівні 0,31.

Одним із методів оцінки рентабельності є факторний аналіз. Розглянемо факторну модель коефіцієнта рентабельності власного капіталу. Методика розрахунків наведена у п.1.2. першого розділу. У таблиці 2.30 наведені розраховані показники.

Отже, відповідно до отриманих результатів бачимо, що узагальнений коефіцієнт рентабельності капіталу за факторною моделлю показує майже однакові результати, що й показник рентабельності капіталу, визначений за ресурсним підходом, а саме рентабельність капіталу у 2019 році скоротилась на 69% та становить 2%, що є хоч і позитивним, проте досить низьким показником.

Таблиця 2.30

**Факторна модель визначення коефіцієнта
рентабельності власного капіталу КП МА «Київ» (Жуляни), 2017-2019 рр.**

Фактори впливу	2017	2018	2019	Динаміка 2019/2017	
				Σ	%
Чиста рентабельність продажу	0,31	0,31	0,10	-0,22	-68,88
Ресурсовіддача	0,090	0,115	0,089	-0,001	-1,27
Коефіцієнт фінансової залежності	1,107	1,104	1,100	-0,008	-0,70
Узагальнений коефіцієнт рентабельності капіталу	0,031	0,040	0,010	-0,02	-69,48

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Таким чином, враховуючи сучасну ситуацію із пасажиропотоком, у зв'язку із світовою кризою КП МА «Київ» (Жуляни) необхідно шукати шляхи зростання прибутків та забезпечення рентабельності.

Висновки до розділу 2

Отже, здійснивши комплексний аналіз діяльності КП МА «Київ» (Жуляни) можемо зробити такі висновки:

1. Оцінка виробничо-господарської діяльності показала, що підприємство активно розвивається, вкладає кошти у оновлення основних засобів, нарощує вартість власного капіталу та необоротні активи. Основу активів складають необоротні активи. За роки дослідження дещо скоротилась ефективність використання оборотних

активів. Найбільшою проблемою КП МА «Київ» (Жуляни) є скорочення у 2019 році таких показників як чистий дохід від реалізації товарі (робіт, послуг), валових доходів та прибутків, водночас стрімке зростання витрат (до 50%), яке зі збереженням тенденцій буде впливати й на інші показники діяльності.

2. Аналіз фінансового стану показує неоднозначні результати. Досить високий рівень фінансової стійкості, який забезпечується власним капіталом та необоротними активами не впливає на ділову активність, оскільки там скорочується ефективність використання активів підприємства. Ліквідність залишається на досить низькому рівні.

3. Прибуток, як і попередні показники демонструє неоднозначну динаміку: 2018 році зростає, проте у 2019 році скорочується. Це суттєво впливає на показники рентабельності. Отже, майже усі розглянуті показники рентабельності у 2018 році зросли у порівнянні з 2017 роком, проте у 2019 році різко скоротилися. Така різка зміна відбулась за рахунок зменшення чистого прибутку та пропорційного збільшення витрат. Зокрема доходи підприємства зросли лише на 3,1%, у той час як витрати майже по всіх видах зросли на майже 50%. Таке співвідношення доходів та витрат і є основною причиною зменшення рентабельності. Дана ситуація свідчить про проблеми у структурі капіталу та прийнятті управлінських рішень

РОЗДІЛ 3

МЕХАНІЗМИ ТА ІНСТРУМЕНТИ ПІДВИЩЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ КП МА «Київ» (Жуляни)

3.1. Оптимізація повітряного простору як механізм підвищення конкурентних позицій КП МА «Київ» (Жуляни)

Відповідно до пункту 22 частини першої статті 26 Закону України "Про місцеве самоврядування в Україні" та враховуючи розпорядження Київської міської державної адміністрації від 28.03.2005 N 456 "Про проведення конкурсу із залучення інвесторів до реконструкції Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)", з метою розвитку комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) Київська міська рада вирішила:

1. Затвердити Стратегічну концепцію подальшої роботи та розвитку комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) згідно з додатком.

2. Виконавчому органу Київради (Київській міській державній адміністрації) разом з комунальним підприємством Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) розробити та подати на затвердження Київській міській раді заходи щодо реалізації Стратегічної концепції подальшої роботи та розвитку комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни).

3. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію Київради з питань транспорту та зв'язку і постійну комісію Київради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку.

Важливість "Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) полягає в наданні типових послуг аеропорту. Як «первинний бізнес-об'єкт» аеропорт дозволяє компаніям, промисловості і туризму оптимізувати їх дії. Тому економічне значення аеропорту виходить далеко за межі процесів і послуг, які необхідні для подорожі. По суті аеропорт функціонує як первинний «двигун туризму та економіки».

Цінний внесок у бізнес і велика кількість робочих місць, що надаються в аеропорту, безпосередньо впливають на розвиток регіону, в якому розташований аеропорт, - місто Київ і Київську область. У цьому сенсі розташування місцевих і міжнародних видів комерційної діяльності і розвиток туризму особливо залежать від надійності і зручності повітряних перевезень. Аеропорт бере на себе важливу роль "візитної картки" міста і його регіонів, оскільки в аеропорту пасажир, що прибуває, одержує свої перші загальні враження.

Тому цілеспрямований розвиток аеропорту і будь-який подальший вибір відповідних інвесторів вимагає, перш за все, ясно сформульованої концепції стратегічного розвитку як директиви для аеропорту на коротко-, середньо- і довгострокову перспективу розвитку.

Концепція стратегічного розвитку визначає не тільки технічні вимоги, але також комерційні і економічні цілі, а також цілі, що гарантують здійснимість інвестиційних проектів аеропорту. Тільки розумна програма розвитку, яка базується на надійних економічних принципах, має шанс залучити приватних інвесторів і міжнародних фінансових партнерів.

На першому етапі даного проекту необхідно оцінити і рекомендувати варіанти розвитку, які будуть прийнятними для аеропорту. Дане дослідження проводить реальний аналіз регіонального ринку і потенціалу розвитку пасажирських перевезень і вантажних сегментів.

Дана Концепція включає наступне:

1. Аналіз ринку і зовнішніх чинників;
2. Стратегічний діагноз;
3. Бачення і стратегічні цілі;
4. Корпоративну стратегію;
5. Прогноз авіаційних перевезень;
6. Стратегії бізнес-одиниць;
7. Технічну концепцію;
8. Оцінку капітальних вкладень;
9. Бізнес-план;

10. План дій.

Щоб задовольнити майбутні запити і забезпечити приріст пасажиропотоку, відвідувачів, різних видів бізнесу і комерційних підприємств, необхідно впроваджувати Стратегічну концепцію, індивідуально структуровану з урахуванням конкретних обставин, потреб і запитів Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни). Це включає перегляд, оновлення та удосконалення існуючих планів і концентрацію на розробці і розвитку нової інфраструктури аеропорту відповідно до загальної корпоративної стратегії і стратегії розширеного розвитку. Дуже важливим і безпосередньо пов'язаним з концепцією розвитку є фокусування на спроможності реалізації обраного плану розвитку в економічно видимій і ефективній манері.

Стратегічне бачення відображає основні ідеї керівників компанії (топ-менеджерів, що ухвалюють рішення) відносно бізнес-цілей і задач, а також ключових аспектів майбутнього розвитку бізнесу. Ці основні ідеї повинні бути співвіднесені з параметрами проектів, а також з наявними перевагами і недоліками компанії.

Стратегічні цілі формуються з цього процесу. Досягнення цієї мети повинне бути напруженим, а також настільки реалістичним, наскільки це можливо.

Основна стратегія визначає шлях розвитку аеропорту і формулює ключові фактори розвитку, ідентифікує критичний шлях, йдучи яким можна досягти бачення і основної стратегії.

Стратегічні ініціативи ведуть запропонованим шляхом за допомогою забезпечення необхідних дій. Виконання ініціатив впливатиме на швидкість реалізації стратегічних бачень.

Аналіз фактичної ринкової ситуації і очікуваних майбутніх тенденцій представлений відповідно до наявних переваг і недоліків Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) і, як результат, може бути оцінене його стратегічне становище.

Відповідно до стратегічних цілей і ініціатив розроблені рекомендації та прогноз перевезень (пасажирів, вантажу, кількість вильотів, другорядні параметри) до 2020 року.

3.2. Трансформація та адаптація бізнес-моделі міжнародного аеропорту КП МА «Київ» (Жуляни) до сучасних вимог клієнтів

КП МА «Київ» (Жуляни) – госпрозрахункове підприємство, що протягом останніх років не використовувало зовнішні джерела фінансування капітальних інвестицій. На 2018 рік аеропорт також не планував та не отримував бюджетних коштів.

Для забезпечення технологічних процесів аеропортової діяльності та в межах отриманого прибутку, аеропорт проводить інвестиційну діяльність, орієнтовану на розвиток та оптимізацію потужностей на основі власних потреб і вимог ринку:

- забезпечення функціонування аеродромних об'єктів (злітно-посадкова смуга, руліїні доріжки, стоянки повітряних суден; споруди та мережі, що забезпечують роботу аеродромних об'єктів);

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

- укомплектування аварійно-рятувальної команди спорядженням для організації та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, пожежної безпеки, аварійно-рятувальних робіт на території аеропорту та в районі його відповідальності;

- забезпечення безпеки польотів тому числі, додержання пропускового та внутрішньо об'єктового режиму контрольованої зони та зони обмеженого доступу аеропорту.

З метою ефективного використання коштів щороку складаються плани закупівель основних засобів і плани ремонтних робіт з визначенням об'єктів та обсягів вкладень.

На їх виконання в 2016 році було відремонтовано перон на суму 6 138 тис. грн.

В 2017 році проведений капітальний ремонт злітно-посадкової смуги (26 363 кв.м.) та руліжних доріжок з влаштуванням покриття з асфальтобетонної суміші зі зміною 1-ого та 2-ого шару на суму 22 569 тис. грн.

В 2018 році проводився ремонт місць стоянок повітряних суден на суму 4 849 тис. грн.

Щороку проводяться планові ремонти виробничих будівель та споруд.

Протягом останніх років аеропорт здійснює поступове оновлення та розширення парку спецавтотранспорту у відповідності до норм ІСАО.

Для більш детального відображення картини сучасного стану і перспектив проведемо SWOT-аналіз КП МА «Київ», що ґрунтується на аналізі ринку та можливостей розвитку аеропорту (табл. 3.1).

Слабкі для аеропорту сторони: це невисокий рівень авіаційної безпеки, людський фактор (некомпетентність персоналу аеропорту), високий рівень формальностей під час перетину державного кордону, що перешкоджає збільшенню трансферного пасажиропотоку) можна змінити на сильні сторони за рахунок реалізації впровадження ефективної стратегії.

У 2016 році річним планом закупівель було заплановано придбання фронтального навантажувача, в зв'язку з необхідністю заміни техніки, що зазнала фізичного зносу.

В 2017 році підприємством придбано 8 одиниць спеціальної аеродромної техніки на загальну на суму 20 335 тис. грн., а в 2018 році – 11 одиниць на суму 61 356 тис. грн.

Одним із пріоритетних завдань наступних років є продовження модернізації парку спеціальної аеродромної техніки та аеродромної інфраструктури.

Проте, з огляду на погіршення фінансового результату поточного року, придбання автомобільних засобів протягом 2019-2020 років не планується. У зв'язку з негативними ринковими тенденціями заходи щодо виробничо-технічного розвитку підприємства будуть спрямовані на оптимізацію технологічних процесів з метою зниження матеріалоємності та удосконалення організації матеріально-технічного забезпечення. Значних інвестиційних вкладень в розвиток інфраструктури та

технічне переобладнання не заплановано. Вільні кошти, в разі їх наявності, будуть виділені на аварійні та найбільш необхідні ремонтні роботи аеродромного покриття, транспорту та приміщень.

Таблиця 3.1

SWOT-аналіз КП МА «Київ»

Сильні сторони	Слабкі сторони
<p>Розташування в межах міста. Безвізовий режим з ЄС. Зручний аеровокзальний комплекс. Застосування сучасних систем та засобів у виробничому процесі наземного обслуговування повітряних суден та пасажирів. Забезпечення високого рівня авіаційної безпеки. Кваліфікований персонал. Кваліфікований персонал.</p>	<p>Обмеження по шумовим характеристикам. Екологічні обмеження. Обмеження по категоріям повітряних суден. Подальший розвиток інфраструктури стримується межами міста. Наявність в якості конкурента найбільшого аеропорту країни. Високий рівень податкового навантаження не дозволяє знизити тарифи на аеропортове обслуговування. Високий рівень податкового навантаження не дозволяє знизити тарифи на аеропортове обслуговування.</p>
Можливості	Загрози
<p>Привабливість аеропорту для бізнес-авіації та авіакомпаній, що спеціалізуються на польотах близької та середньої дальності. Гнучка система зборів і тарифів. Збільшення пасажиропотоку у зв'язку з введенням безвізового режиму та низькими цінами на авіаквитки low-cost перевізників, що базуються в аеропорту. Велика територія та зручне місцерозташування аеропорту дозволяють розширення неавіаційної діяльності</p>	<p>Падіння привабливості України для потенційних пасажирів та авіакомпаній внаслідок ведення бойових дій. Посилення екологічних та шумових обмежень щодо функціонування аеропорту в межах міста. Зниження авіаційних доходів через підвищення конкурентоздатності Міжнародного аеропорту «Бориспіль»</p>

Зазначені заходи носять тимчасовий вимушений характер та мають допомогти підтримати виробничі потужності в стані, придатному для експлуатації.

Розташований в межах Києва аеропорт, має обмежені можливості для

подальшого розвитку та побудови сучасних інфраструктурних об'єктів, і в першу чергу - злітно-посадкової смуги. Нинішня ЗПС, яку в 2008 році було реконструйовано і подовжено до 2315 м, не дозволяє обслуговувати широкофюзеляжні авіалайнери типу Airbus A321 або Boeing 737-900 без обмеження кількості операцій протягом доби. Для зняття цього обмеження необхідно збільшення довжини ЗПС на 600 метрів з посиленням несучої спроможності покриття. Реалізація зазначеного проекту потребує значних інвестицій та необхідності закриття аеропорту на термін реконструкції – не менше 1 року (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Прогнозовані інвестиції для реконструкції КП МА «Київ»

№ з/п	Найменування показника	Од. виміру	Роки				Роки		
			2016	2017	2018	2019 (оцінка)	2020	2021	2022
Інвестиційна та інноваційна діяльність									
1.	Капітальні інвестиції, усього, у тому числі за джерелами фінансування	тис. грн.	11439	45864	69533	36295	4251	4464	4687
2.	Кошти державного бюджету	тис. грн.	0	0	0	0	0	0	0
3.	Власні кошти підприємства	тис. грн.	11439	45864	69533	36295	4251	4464	4687

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Авіаційна промисловість – одна з найбільш високотехнологічних наукомістких галузей промислового виробництва країни. Забезпечення наявності висококваліфікованих працівників на усіх ланках технологічного процесу - це стратегічна ціль кадрової політики аеропорту, основними завданнями якої є:

- формування оптимальної професійно – кваліфікаційної структури персоналу, здатної забезпечити виконання поставлених завдань
- створення максимально сприятливих умов для роботи

– створення умов для реалізації внутрішнього потенціалу кожного працівника.

Базовими принципами кадрової політики є:

1. Забезпечення і розвиток корпоративної системи цінностей і культури виробництва.
2. Відкритість і доступність для персоналу стратегії підприємства.
3. Відповідальність керівника будь-якого рівня за розвиток трудового потенціалу кожного працівника.
4. Винагорода в залежності від результатів роботи.
5. Надання кожному працівнику можливостей для реалізації індивідуальних особливостей.
6. Дотримання відповідності між кар'єрним ростом працівників і підвищенням їх професійного рівня.
7. Поповнення фондів мотивації персоналу.

З метою узгодження інтересів працівників та адміністрації на підприємстві діє Колективний договір, укладений з дотриманням прав і гарантій Галузевої угоди, підписаної Міністерством інфраструктури України, Федерацією роботодавців транспорту України та профспілками. Мета останніх – посилення соціального захисту працівників, сприяння підвищенню ефективності роботи підприємств, реалізація на цій основі професійних, трудових і соціально-економічних гарантій найманих працівників.

На підприємстві запроваджено систему періодичного підвищення кваліфікації працівників з метою розширення знань, удосконалення умінь та навичок, оволодіння сучасними методами управління виробничим процесом з використанням інформаційних технологій.

Кожному працівнику, незалежно від займаної посади, надана можливість кар'єрного росту. На підприємстві створено управлінську структуру на основі делегування повноважень (табл.3.3).

Кількість штатних працівників КП МА «Київ» (Жуляни)

Осіб /рік	2016	2017	2018
Облікова кількість штатних працівників в т.ч.	468	493	489
Загальновиробничий персонал	432	451	446
Апарат управління	29	35	36
Працівники соціальної інфраструктури	7	7	7

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Облікова кількість працівників протягом періоду залишається відносно стабільною (коливання 5%) у зв'язку з високою долею виробничого персоналу (91-92%) в загальній структурі аеропорту, який працює круглий рік в режимі 24/7.

Результатом послідовної реалізації кадрової політики стало підвищення показника продуктивності праці за останні три роки в 2 рази. Крім цього, сума заробітної плати зросла більше, ніж в двічі у порівнянні з рівнем 2016 року. Середня заробітна плата штатних працівників в 2018 році складає 13 266 грн (табл.3.4).

З метою подальшого розвитку кадрового потенціалу планується впровадження процесно-орієнтованого підходу до управління підприємством та посилення ролі персоналу в процесі його реалізації.

Також важливим фактором є система обслуговування пасажирів в аеропортах під якою розуміють сукупність технологічного устаткування, засобів механізації, автоматизації, інформатизації управління та обслуговуючого персоналу, яка забезпечує виконання операцій реєстрації пасажирів, оформлення та обробки багажу, прийнятого до перевезення, проведення огляду та інформування. Аналіз факторів, що впливають на роботу системи обслуговування пасажирів, показує, що майже всі вони мають імовірнісний характер. Дійсно, момент вильоту ПС залежить від технічного обслуговування, заправлення паливом, від процесу обслуговування пасажирів, від злету і посадки інших ПС, від погодних умов тощо, і не завжди збігається з часом, зазначеним у розкладі. Коефіцієнт зайнятості крісел залежить від сезону і часу доби. Відсоток пасажирів кожного рейсу, які реєструються on-line, визначається наданням

цієї послуги авіакомпанією і наявністю відповідних технологічних засобів в аеропорту. Час прибуття пасажирів у аеропорт до вильоту також залежить від багатьох психологічних і об'єктивних особливостей і не є детермінованими. Кількість місць багажу у пасажирів визначається метою поїздки, напрямком рейсу, тривалістю польоту тощо. Аналогічно час реєстрації та оформлення багажу, проходження огляду не є постійним і залежить від кількості одночасно пред'явлених квитків, продуктивності обслуговуючого персоналу, віку пасажирів тощо. Тому незалежно від досліджуваної системи при моделюванні процесу обслуговування пасажирів в аеропорті необхідно розглядати не лише всю сукупність факторів, що впливають на процес, але й враховувати, що вони здебільшого мають стохастичний характер.

Таблиця 3.4

Розвиток трудового потенціалу підприємства КП МА «Київ»

№ з/п	Найменування показника	Од. виміру	Роки				Роки		
			2016	2017	2018	2019 оцінка	2020	2021	2022
1.	Середньооблікова чисельність штатних працівників	осіб	468	488	487	487	490	490	490
2.	Середньомісячна заробітна плата працівників	грн.	6 507	10183	13266	13929	17835	18727	19663
3.	Продуктивність праці	тис.грн / особу	367,1	451,3	601,5	488,0	648,1	680,5	714,5
4.	Питома вага працівників, які здійснюють науково-технічну діяльність	%	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

Також важливим фактором реєстрації пасажирів є сам процес реєстрації пасажирів. Сьогодні в аеропортах застосовуються технології CUTE і CUSS. Як зазначено у [21], CUTE (Common User Terminal – це обладнання аеропорту, яке розподілене між авіакомпаніями з-Equipment) з метою скорочення використовуваних ресурсів і простору. Вперше технологія CUTE була застосована у 1984 р. для Los

Angeles Summer Olympic Games. IATA вперше створила рекомендовану практику (RP) у 1797 р., яка визначила роботу CUTE. З 1984 р. до сьогодні приблизно 400 аеропортів у світі встановили CUTE.

Системи CUTE дають змогу аеропорту зробити виходи на посадку і стійки реєстрації квитків загальними. Ці системи відомі як «агентські», так як вони використовуються агентами авіакомпаній для процесу реєстрації пасажирів на рейс і посадки. Коли агент авіакомпанії прописується в систему CUTE, термінал буде налаштований і підключений до хост-системи авіакомпанії. З точки зору агента, він працює в рамках мережі ІТ авіакомпанії.

CUSS – кіоски самообслуговування загального користування – вперше були введені Continental Airlines у 1995 р. в аеропортах США [8]. Відтоді CUSS стали невід’ємною частиною надання послуг для пасажирів. Більшість регулярних авіакомпаній тепер надають можливість реєструватися в CUSS-кіосках у великих аеропортах. Вартість реєстрації через кіоски в середньому 0,16 долл. проти приблизно 3,68 долл. для традиційної реєстрації з агентом.

Під час опитування пасажирів експертам SITA вдалося виділити три основні причини стресу пасажирів під час подорожі [9]:

1) втрата часу (зокрема довге очікування в чергах під час проходження аеропортових формальностей [21]) є серйозною проблемою для пасажирів (44% опитуваних);

2) непередбачені зміни і брак інформації;

3) відсутність можливості змінити подорож в періоди збоїв (нерегулярності польотів).

Опитування також показало, що пасажирів віддають перевагу самообслуговуванню на всіх етапах проходження аеропортових формальностей, зокрема й при оформленні трансферу та посадки на борт ПС.

Зараз пройти онлайн самореєстрацію і роздрукувати посадочні талони в check-in кіосках в КП МА «Київ» можуть пасажирів двох авіакомпаній: LOT і Bata Airways (Azerbaijan Airlines). Термінали самообслуговування дозволяють пройти процедуру реєстрацію на рейс в середньому за півтори хвилини, при цьому пасажирів

знадобиться тільки паспорт. Оператор аеропорту «Київ» сподівається, що інші авіакомпанії також приєднаться до проекту он-лайн реєстрації в сенсорних кіосках.

Збільшення таких терміналів підвищить рівень безпеки і створить додаткову перевагу мобільності пасажирів.

Основна стратегічна мета довгострокового розвитку міста Києва – це підвищення якості життя мешканців, що визначається економічним добробутом і комфортом життя у місті з багатою історичною традицією (рис. 3.1).



Рис. 3.1. Стратегічний розвиток аеропорту в межах довгострокового розвитку міста Києва

На виконання Стратегії розвитку міста Києва до 2025 та з урахуванням принципів її формування визначено стратегічні цілі діяльності КП МА «Київ»

(Жуляни) на середньостроковий період. З метою ефективного використання комунальної власності плануються заходи по забезпеченню виконання показників доходної частини фінансового плану та росту авіаційних доходів.

Основним завданням щодо забезпечення процесу виконання польотів не нижче рівня ІСАО є забезпечення безпеки польотів та інфраструктури для наземного обслуговування повітряних суден на рівні міжнародних стандартів.

Підвищення рівня соціальної задоволеності персоналу планується шляхом збільшення заробітної плати та створенням відповідних умов праці та розвитку персоналу.

На виконання стратегічних цілей визначено перелік завдань, прогнозні результати та ключові показники ефективності з їх реалізації. Показники мають чітке чисельне вираження, що дає можливість відстежувати прогрес реалізації (табл. 3.5)

Таблиця 3.5

Здійснення якісної, безпечної та ефективної аеропортової діяльності з метою забезпечення задоволеності суспільних потреб

№ з/п	Найменування стратегічного напрямку, цілей та завдань/ключовий показник результату	Одиниця виміру	Джерело інформації	Плановий період (прогноз)		
				2020	2021	2022
1	2	3	4	5	6	7
1	Здійснення якісної, безпечної та ефективної аеропортової діяльності з метою забезпечення задоволеності суспільних потреб					
1.1	Забезпечення ефективного використання комунальної власності					
1.1.1	Забезпечення росту доходів від авіаційної діяльності (рівень приросту)	%	Фінансова звітність	10	4	3
1.1.2	Забезпечення виконання доходів фінансового плану (рівень виконання фінансового плану)	%	Фінансова звітність	115	110	110

Закінчення табл. 3.5

1	2	3	4	5	6	7
1.2	Забезпечення процесу виконання польотів не нижче рівня ІСАО					
1.2.1	Забезпечення інфраструктури для наземного обслуговування повітряного судна на рівні міжнародних стандартів(забезпечення капітальних вкладень)	%	Фінансова звітність	30	30	30
1.2.2	Забезпечення безпеки польотів (забезпечення безпеки польотів на аеродромі відповідно до вимог ІСАО не вижче)	%	Внутрішня звітність служби контролю за безпекою польотів та аеронавігаційного забезпечення	1	1	1
1.3	Забезпечення підвищення рівня соціальної задоволеності персоналу					
1.3.1	Ріст середньої заробітної плати працівників (відсоток приросту середньої заробітної плати працівників)	%	Фінансова звітність	5	5	5
1.3.2	Створення умов для соціальної задоволеності персоналу (плинність кадрів не вижче)	%	Фінансова звітність	15	15	15

Примітка. Розраховано автором за даними КП МА «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iev.aero>.

У разі виконання стратегічних завдань середньострокового плану розвитку та досягнення ключових показників ефективності КП МА «Київ» (Жуляни) до кінця 2022 року загальний ріст доходу від авіаційної діяльності складе 17%, що означає перевиконання доходної частини фінансового плану на 35% та стабільний ріст заробітної плати.

Висновок до розділу 3

Отже, трансформація та адаптація бізнес-моделі міжнародного аеропорту КП МА «Київ» (Жуляни) до сучасних вимог клієнтів можлива завдяки:

1. Забезпеченню технологічних процесів аеропортової діяльності та в межах отриманого прибутку, аеропорт має проводити інвестиційну діяльність, орієнтовану на розвиток та оптимізацію потужностей на основі власних потреб і вимог ринку.

2. Одним із пріоритетних завдань наступних років є продовження модернізації парку спеціальної аеродромної техніки та аеродромної інфраструктури.

3. Забезпечення наявності висококваліфікованих працівників на усіх ланках технологічного процесу - це стратегічна ціль кадрової політики аеропорту.

4. Резервами зростання прибутків КП МА «Київ» «Жуляни» можуть бути вироблення високорентабельних послуг; диверсифікація асортименту шляхом внесення до переліку взаємодоповнюючих та взаємозамінних послуг; залучення довгострокового кредитування; здійснення ефективної маркетингової політики; регіональна диверсифікації діяльності (розширення регіону польотів); розширення системи додаткових торгових послуг, пов'язаних із реалізацією товарів.

ВИСНОВКИ

Сучасна концепція управління конкурентоспроможністю міжнародного аеропорту ґрунтується на забезпеченні умов успішного функціонування в конкурентному середовищі та створенні конкурентних переваг відносно інших аеропортів певної галузі усередині країни та за її межами за будь-яких економічних, політичних, соціальних та інших змін у його зовнішньому середовищі. Саме тому, оцінка конкурентоспроможності здійснюється за кінцевими підсумковими результатами реакції конкретного аеропорту на ринку авіаційних перевезень.

На сучасному етапі сформувалася залежність між рівнем економічного розвитку країни, параметрами зміни обсягів факторів виробництва та виробництвом авіатранспортних послуг.

Висококонкурентне ринкове середовище зумовило необхідність формування підходів до управління конкурентоспроможністю як підприємства, так і його продукції. Враховуючи те, що сам процес формування конкурентоспроможності є складним і об'єднує елементи як внутрішнього, так і зовнішнього оточення, важливим є визначення чинників, які впливають на управління конкурентоспроможністю. Це є особливо актуальним, враховуючи те, що на підприємство і продукцію різних галузей економіки здійснюють домінуючий вплив інші чинники конкурентоспроможності.

На сьогодні повітряний транспорт є одним з ключових елементів успішного функціонування та гармонійного розвитку світового господарства. Адже завдяки авіаційним перевезенням підвищується міжнародна мобільність людей, товарів, технологій та капіталів, що стимулює розширення міжнародних зв'язків, зростання ділової активності, прискорення бізнес-процесів, налагодження міжнародних торговельних відносин, розвиток туризму тощо.

Однак попит на авіаційні перевезення є нестабільним, характеризується сезонністю й піддається постійним коливанням. До факторів, які впливають на обсяги авіаперевезень, відносяться ціна на авіаквитки, демографічна ситуація, звички та

вподобання споживачів, рівень добробуту та платоспроможність населення, політична стабільність, доступність авіаційних послуг тощо. Й хоча воєнні конфлікти, кризи, локальні спади економічного розвитку не стали на заваді загальному стійкому розвитку авіації, однак економічний розвиток має циклічний характер і це відбивається також на формуванні глобального ринку послуг повітряного транспорту. Кожна світова криза у підсумку впливає на значне скорочення попиту на авіаційні перевезення.

Наслідки поширення пандемії COVID-19 для авіаційної галузі:

1. Обмеження або повна заборона міжнародних та внутрішніх авіаційних перевезень на певний період урядами багатьох країн (в тому числі й Україна) з метою скорочення поширення вірусної інфекції.

2. У зв'язку з обмеженням авіаперевезень та в умовах падіння глобального попиту авіакомпанії скоротили обсяги надання послуг авіаперевезення.

3. Деякі авіакомпанії взагалі закрили комерційні пасажирські авіарейси (Brussels Airlines, Laudamotion (дочірня авіакомпанія Ryanair), Austrian Airlines, LOT, SAS, Air Baltic, EasyJet). Тут, до речі, також стає вкрай актуальним питання про забезпечення місць стоянки повітряних суден в умовах обмежених можливостей аеропортів.

4. Відповідно до прогнозів IATA збитки авіакомпаній у разі подальшого поширення пандемії можуть сягати 113 млрд. дол. США. На сьогодні найбільшими статтями витрат авіакомпаній є лізинг повітряних суден і виплата відсотків за кредитами на їх придбання. Далі йде обслуговування в аеропортах, технічне обслуговування й ремонт, оплата праці, аеронавігаційне обслуговування, інші витрати. При чому лізингові платежі та виплати відсотків по кредитах є постійними й не залежать від кількості наданих послуг. Тобто авіакомпанії продовжують їх сплачувати, навіть якщо взагалі не здійснюють польоти.

5. З початком коронавірусної кризи деякі авіакомпанії переглянули моделі бізнесу (наприклад, націоналізація Alitalia). Низка авіакомпаній оголосила банкрутство (наприклад, один з найбільших британських авіаперевізників Flybe).

б. Скорочення авіаперевезень майже на 90% стало причиною переведення персоналу авіакомпаній на укорочений робочий день, пропозиції піти у відпустку, масове звільнення працівників, перш за все бортпровідників тощо.

З метою зниження впливу коронавірусної пандемії COVID-19 на авіаційний сектор в багатьох країнах світу авіакомпанії звернулись до урядів за державною підтримкою (в тому числі авіаперевізники ЄС та США). Допомогти авіакомпаніям фінансово пережити кризу уряди можуть у різний спосіб: пряма фінансова допомога, тимчасове звільнення від податків, надання позик, кредитні гарантії тощо.

У свою чергу, в ЄС тимчасово призупинена система розподілу авіаційних слотів в аеропортах для авіакомпаній. А саме йдеться про відміну правила, відповідно до якого авіакомпанії повинні забезпечувати виконання 80% рейсів від заявлених слотів на зліт-посадку повітряних суден з метою отримати таку ж кількість слотів наступного року. Тимчасове призупинення системи розподілу авіаційних слотів триватиме з 1 березня по 24 жовтня 2020 року, а для авіарейсів між ЄС та Китаєм – з 23 січня 2020 року. [10]. Така практика допоможе авіакомпаніям гнучко реагувати на попит на міжнародні пасажирські авіаперевезення в період впровадження карантину багатьма країнами, підтримувати свою фінансову стабільність, а також скоротити негативний вплив на довкілля. Впровадження подібних заходів вже мало місце на світовому ринку авіаперевезень: після терористичної атаки 11 вересня 2001 року, під час поширення пандемії 2003 року, світової фінансової кризи 2008-2009 роки.

Таким чином, з однієї сторони авіація була й залишається одним з головних драйверів глобалізації світової економіки. Інтеграція великих ринків країн, що розвиваються, в світову економічну систему, створення єдиного ринку ЄС та інших регіональних торговельних об'єднань, зростання обсягів інвестиційних потоків в усьому світі, лібералізація ринку авіаційних послуг позитивно вплинули на розвиток авіації. З іншого ж боку обсяги авіаційних перевезень залежать від соціально-економічного розвитку країн і загального добробуту населення. І якщо економіки перебувають в стані спаду або ще гірше – має місце світова криза, то це напряду призводить до скорочення обсягів авіаперевезень та кризового стану глобального

авіаринку. Не є виключенням поширення світом пандемії COVID-19. Наразі потрібен час на зняття обмежень щодо вільного переміщення людей і стабілізацію попиту на авіаційні перевезення.

Аналітичні дослідження трансформації світового ринку авіаперевезень розкривають різноманітні аспекти його динамічного розвитку, який пов'язаний з такими основними процесами як глобалізація, лібералізація, інформаційні технології, поява хабової моделі перевезень, низькобюджетних перевізників та різноманітною співпрацею авіакомпаній. Під впливом цих процесів світовий ринок авіаперевезень зазнав суттєвих змін.

Досліджуване підприємство є одним із провідних міжнародних аеропортів України та має досить суттєву пасажиро-завантаженість, яка дещо зменшилась у 2019 році, специфікою діяльності аеропорту є те, що він здійснює свою діяльність у комунальній формі власності, а отже має обмежені ресурси та можливості.

Оцінка виробничо-господарської діяльності показала, що підприємство активно розвивається, вкладає кошти у оновлення основних засобів, нарощує вартість власного капіталу та необоротні активи. Основу активів складають необоротні активи. За роки дослідження дещо скоротилась ефективність використання оборотних активів. Найбільшою проблемою КП МА «Київ» (Жуляни) є скорочення у 2019 році таких показників як чистий дохід від реалізації товарів (робіт, послуг), валових доходів та прибутків, водночас стрімке зростання витрат (до 50%), яке зі збереженням тенденцій буде впливати й на інші показники діяльності.

Аналіз фінансового стану показує неоднозначні результати. Досить високий рівень фінансової стійкості, який забезпечується власним капіталом та необоротними активами не впливає на ділову активність, оскільки там скорочується ефективність використання активів підприємства. Ліквідність залишається на досить низькому рівні, проте це характерно для підприємств авіаційної галузі.

Прибуток, як і попередні показники демонструє неоднозначну динаміку: 2018 році зростає, проте у 2019 році скорочується. Це суттєво впливає на показники рентабельності. Отже, майже усі розглянуті показники рентабельності у 2018 році зросли у порівнянні з 2017 роком, проте у 2019 році різко скоротилися.

Така різка зміна відбулась за рахунок зменшення чистого прибутку та пропорційного збільшення витрат. Зокрема доходи підприємства зросли лише на 3,1%, у той час як витрати майже по всіх видах зросли на майже 50%. Таке співвідношення доходів та витрат і є основною причиною зменшення рентабельності. Дана ситуація свідчить про проблеми у структурі капіталу та прийнятті управлінських рішень.

Резервами зростання прибутків КП МА «Київ» «Жуляни» можуть бути вироблення високорентабельних послуг; диверсифікація асортименту шляхом внесення до переліку взаємодоповнюючих та взаємозамінних послуг; залучення довгострокового кредитування; здійснення ефективної маркетингової політики; регіональна диверсифікації діяльності (розширення регіону польотів); розширення системи додаткових торгових послуг, пов'язаних із реалізацією товарів.

Узагальнюючи викладений матеріал, можна стверджувати, що в період світової лібералізації ринку авіаційних перевезень та водночас на порозі світової кризи, підвищеного рівня авіаційної небезпеки аеропортам України, будучи конкурентами, потрібно взаємодіяти та підвищувати рівень і якість надання авіаційних послуг. Щоб задовольнити майбутні запити і забезпечити приріст пасажиропотоку, відвідувачів, різних видів бізнесу і комерційних підприємств, необхідно впроваджувати Стратегічну концепцію, індивідуально структуровану з урахуванням конкретних обставин, потреб і запитів Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни).

Це включає перегляд, оновлення та удосконалення існуючих планів і концентрацію на розробці і розвитку нової інфраструктури аеропорту відповідно до загальної корпоративної стратегії і стратегії розширеного розвитку. Дуже важливим і безпосередньо пов'язаним з концепцією розвитку є фокусування на спроможності реалізації обраного плану розвитку в економічно видимій і ефективній манері.

Для забезпечення технологічних процесів аеропортової діяльності та в межах отриманого прибутку, аеропорт проводить інвестиційну діяльність, орієнтовану на розвиток та оптимізацію потужностей на основі власних потреб і вимог ринку:

– забезпечення функціонування аеродромних об'єктів (злітно-посадкова смуга, руліїні доріжки, стоянки повітряних суден; споруди та мережі, що забезпечують роботу аеродромних об'єктів);

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

– укомплектування аварійно-рятувальної команди спорядженням для організації та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, пожежної безпеки, аварійно-рятувальних робіт на території аеропорту та в районі його відповідальності;

– забезпечення безпеки польотів тому числі, додержання пропускнуго та внутрішньо об'єктового режиму контрольованої зони та зони обмеженого доступу аеропорту.

Також тісна співпраця з стратегічним розвитку міста Києва.

У разі виконання стратегічних завдань середньострокового плану розвитку та досягнення ключових показників ефективності КП МА «Київ» (Жуляни) до кінця 2022 року загальний ріст доходу від авіаційної діяльності складе 17%, що означає перевиконання доходної частини фінансового плану на 35% та стабільний ріст заробітної плати.

СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 51. – Ст. 446.
2. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Міністерство інфраструктури України. К.: МІУ. 2017. – С. 145.
3. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
4. Про затвердження Правил сертифікації аеропортів : Наказ Державіаслужби від 13.06.2006 № 407 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/>
5. 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.
6. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) від 24.01.2012 року №107.
7. Акімова Т. А. / Аналіз зарубіжного досвіду інвестування в розвиток аеропортів. / Т. А. Акімова [Електронний ресурс]. – Режим доступу http://esteticamente.ru/ejournals/PSPE/2011_2/Akimova_211.htm.
8. Ареф'єва О.В. Розвиток підприємств авіаційної галузі в контексті економіки знань: [монографія] / О.В. Ареф'єва, А.М. Штангрет. – Львів: Укр. акад. друкарства, 2011. – 242 с.
9. Безпека та конкурентоспроможність економіки України в умовах глобалізації: монографія [О. С. Власюк, А. І. Мокій, О. І. Іляш, В. І. Волошин, М. І Флейчук, Т. О. Власюк та ін.] / за заг. ред. О. С. Власюка. – К.: НІСД, 2017. – 384 с.
10. Блонська В.І. Конкурентоспроможність української економіки в ринкових умовах / В.І. Блонська, В.П. Горзов [Електронний ресурс]. – Режим доступу:http://www//nbuv.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltu/16_3/156_Blonska_16_3.pdf

11. Гаврилко Т.О. Трансформаційні зміни світового ринку авіаційних послуг в умовах глобалізації / Т.О. Гаврилко // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – Ужгородський національний університет, 2018. – Вип. 18. - С. 81-84.

12. Григорак М.Ю., Савченко Л.В. Логістичні концепції розвитку аеропортів: монографія / за наук. ред. М.Ю.Григорак, Л.В.Савченко. – К.: Логос, 2017. – 384 с.

13. Должанський І. З. Конкуренстоспроможність підприємства: Навчальний посібник/ Должанський І. З., Загорна Т. О. – Київ: Центр навчальної літератури, 2006.

14. Дудчак Х. Місце ринку послуг в світовій ринковій системі: теоретико-методологічний аспект / Х. Дудчак // Дослідження міжнародної економіки. – 2010. - № 3. - С.818-820.

15. Заблоцька Р.О. Світовий ринок послуг: Підручник. – К.: Знання України, 2004. - 280 с.

16. Клименко С.М. Управління конкурентоспроможністю підприємства: навч. посібник / С.М. Клименко, О.С. Дуброва, та ін.[за ред. С.М. Клименко]. – К.: КНЕУ, 2006.

17. Коваль О.А. Рентабельність як показник економічної ефективності діяльності сільськогосподарських підприємств [Електронний ресурс] / О. А. Коваль. // Економіка. Управління. Інновації. - 2014. - № 1. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2014_1_50

18. 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.

19. Корінев В. Л. Оцінювання конкурентоспроможності об'єктів і суб'єктів господарювання / В. Л. Корінев, Р. І. Жовновач // Вісник За-порізького національного університету: Збірн. наук. праць. Економічні науки. — Запоріжжя: Запорізький національний університет, 2011.

20. Костина К.В. Система регулювання торгівлі послугами на

глобальному рівні // Зовнішня торгівля: право та економіка -2007. - №1 (30). - с. 41–48.

21. Кривов'язюк І.В., Кулик Ю.М. Забезпечення інноваційної активності авіаційних підприємств у контексті логістичної діяльності / І.В. Кривов'язюк, Ю.М. Кулик // 36. наук. праць «Проблеми системного підходу в економіці» Вип. 6 (62) К.: НАУ 2017.- С. 7-14.

22. Кудрицька Ж.В., Апарова О.В., Жебка В.В. Економічна ефективність сталого розвитку підприємств авіаційної галузі / Ж.В. Кудрицька, О.В. Апарова, В.В. Жебка // Монографія К.: «Логос», 2012. - 464 с.

23. Кулаєв Ю.Ф. Економіка цивільної авіації / Ю.Ф. Кулієв. – К: Фенікс, 2011. – 680 с.

24. Левковець П.Р. Міжнародні перевезення і транспортне право. - К.: «Арістей», 2009. - 140 с.

25. Ложачевська О.М., Сидоренко К.В. Формування конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів: Монографія. – К.: ФОП Маслаков, 2019. – 250 с.

26. Ложачевська О.М., Сидоренко К.В., Сіденко С.В. Глобальні закономірності розвитку світового ринку авіаційних перевезень / О. М. Ложачевська, К. В. Сидоренко, С. В. Сіденко // Міжнародна економічна політика. – 2018. – №2 (29). – С. 55-74. – DOI 10.33111/іер.2018.29.03.

27. Мельник Ю. Міжнародний ринок послуг в умовах транснаціоналізації економіки // Вісник кийського національного торговельно-економічного університету. - 2007. №3. - с. 84-94.

28. 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.

29. Назаренко А. Сучасний стан та тенденції розвитку авіатранспортної галузі України / А. Назаренко // Економіка. Фінанси. Право. - 2010. - №5. - С. 3-6.

30. Олешко Т.І. Аналіз та перспективи розвитку авіакомпаній України / Т.І. Олешко // Економіка і суспільство: Збірник наукових праць. – Мукачівський

державний університет, 2018. – Вип. 16. – С. 440-445.

31. 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.

32. Павелко В.Ю. Управління витратами аеропорту на засадах логістичного підходу / В.Ю. Павелко // Зб. наук. праць «Проблеми системного підходу в економіці»/ Вип. 6 (62) К.: НАУ. 2017. - С. 14-19.

33. Павлова В.А. Система управління конкурентоспроможністю підприємства : [Електронний ресурс] / В. А. Павлова, Р. В. Губарев // Європейський вектор розвитку. – 2014. – № 2(17). – Режим доступу : <http://duep.edu/uploads/vidavnitsto14-15/10112.pdf>.

34. Павлова В.А. Конкурентоспроможність підприємства: оцінки та стратегія забезпечення : [Текст] / В. А. Павлова. – Дніпропетровськ: Дніпропетровський ун-т економіки та права, 2006. – 276 с.

35. Пастухова Т.Ю. Системно-процесний підхід до управління конкурентоспроможністю підприємства: [Електронний ресурс] / Т. Ю. Пастухова // Ефективна економіка. – 2012. – № 9. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1396>.

36. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2016 рік. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу до статті: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2017/04/Pidsumky-roboty-2016.pdf>.

37. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2017 рік. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу до статті: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>.

38. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2018 рік. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу до статті: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>.

39. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за I квартал 2019 року. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу до статті: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>.

40. Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів 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.

41. Проблеми конкурентоспроможності національної економіки: сучасні проблеми економічного розвитку (матеріали «круглого столу») [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.niurr.gov.ua/ukr/publishing/panorama%203~4_99/11.htm.

42. 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.

43. Родіонов П.Ю. Аналіз діяльності цивільної авіації України за методом М. Портера / П.Ю. Родіонов // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка»: збірник наукових праць. – Острого: Видавництво Національного університету «Острозька академія», 2013. - Випуск 24. – С. 49-53.

44. Румянцев А.П., Коваленко Ю.О. Міжнародна торгівля послугами / А.П. Румянцев, Ю.О. Коваленко / Навчальний посібник. – К.: Центр навчальної літератури, 2003. - 450 с.

45. Румянцев А.П., Коваленко Ю.О. Світовий ринок послуг / А.П. Румянцев, Ю.О. Коваленко / Навчальний посібник. - К.: Центр навчальної літератури, 2006. - 456 с.

46. Рябченко, Т. О. Транспортні рішення аеропорту (на прикладі аеропорту «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.

47. Сидоренко К.В. Вплив світових криз на формування глобального ринку авіаційних перевезень // Сучасні міжнародні відносини: актуальні проблеми теорії і практики – 2020: міжнар. наук.-практ. конф., 20 квітня 2020 р.: тези доп. – К., 2020. – Т. 2. – С. 175-180. <http://fmv.nau.edu.ua/science/сучасні-міжнародні-відносини-актуа/>

48. Сидоренко К.В. Сучасні тенденції світового ринку авіаційних перевезень у взаємодії з виробничою інфраструктурою міжнародних аеропортів //Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці – 2016: міжнар. наук.-практ.

конф., 9 квітня 2016 р.: тези доп. – К., 2016. – С. 144-145.

49. Сидоренко К.В., Гричкоєдова М.В. World experience integrating international airports to global aviation alliances // Стратегія розвитку України. – 2019. – №2. – С. 89-93.

50. Управління міжнародною конкурентоспроможністю підприємства Т 98 [Текст] : конспект лекцій / С. В. Тютюнникова, Л. О. Мельнік ; Харк. держ. ун-т харч. та торг. – Х. : ХДУХТ, 2010. – 186 с. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://elib.hduht.edu.ua/bitstream/123456789/242/1/%D0%B5%D0%BA.%28%D1%80%D0%BE-1274%29%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%86%D1%96%D0%B9%20%D0%A3%D0%9C%D0%9A%D0%9F.pdf>

51. Філіпенко А.С. Міжнародні економічні відносини: історія: Підручник. – Київ: Либідь, 2006. – 392 с.

52. Щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень 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://niss.gov.ua/articles/1496>.

53. Air Carrier Statistics - Traffic Data [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://portal.icao.int>.

54. Airport Categories. Federal Aviation Administration web-site – Mode of access:

http://www.faa.gov/airports/planning_capacity/passenger_allcargo_stats/categories/.

55. Annual Report of the Council-2017 [Electronic resource]. – Mode of access: <https://icao.int/annual-report-2017/Pages/RU/default.aspx>.

56. Annual Report of the Council-2018 [Electronic resource]. – Mode of access: <https://icao.int/annual-report-2018/Pages/ENG/default.aspx>.

57. 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

58. European Council. COVID-19: Council agrees its position on helping airlines by suspending slot requirements. – [online] – Available at: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2020/03/20/covid-19-council-agrees-its-position-on-helping-airlines-by-suspending-slot-requirements/>.

59. <http://afcac.org> – офіційний сайт Африканської комісії цивільної авіації.

60. <http://airport.od.ua> – офіційний сайт Міжнародного аеропорту «Одеса».

61. <http://casas.sr> – офіційний сайт Ради цивільної авіації арабських держав.

62. <http://clacsec.lima.icao.int> – офіційний сайт Латиноамериканської комісії цивільної авіації.

63. <http://dnk.aero> – офіційний сайт Міжнародного аеропорту «Дніпро».

64. <http://eurocontrol.int> – офіційний сайт Європейської організації з безпеки аеронавігації.

65. <http://hrk.aero/uk> – офіційний сайт Міжнародного аеропорту «Харків».

66. <http://lowcosts.ru/> – електронна база лоу-кост авіакомпаній.

67. <http://lwo.aero/> – офіційний сайт Міжнародного аеропорту «Львів».

68. <http://ukrstat.gov.ua> – офіційний сайт Державної служби статистики України

69. <http://uksatse.org.ua> – офіційний сайт Державного підприємства з обслуговування повітряного руху України.

70. <http://airport-borispol.kiev.ua> – офіційний сайт Міжнародного аеропорту «Бориспіль».

71. <http://mintrans.gov.ua> – офіційний сайт Міністерства інфраструктури України.

72. <https://aciworldwide.com> – ACI worldwide

73. <https://asecnaonline.asecna.aero/index.php/fr> – офіційний сайт Агентства по забезпеченню безпеки аеронавігації в Африці та на Мадагаскарі.

74. <https://atag.org> – офіційний сайт Коаліції експертів в авіаційній галузі.

75. <https://avia.gov.ua> – офіційний сайт Державної авіаційної служби України.

76. <https://aviationbenefits.org> – офіційний інформаційний сайт Женевської

групи з повітряного транспорту.

77. <https://cocesna.org> – офіційний сайт Центральноамериканської корпорації по обслуговуванню аеронавігації.

78. <https://ecac-ceac.org> – офіційний сайт Європейської конференції цивільної авіації.

79. <https://iata.org> – офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту.

80. <https://icao.int> – офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації.

81. <https://iev.aero> – офіційний сайт Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни).

82. <https://macair.org> – офіційний сайт Міждержавної ради з авіації й використання повітряного простору.

83. IATA. IATA Updates COVID-19 Financial Impacts -Relief Measures Needed. – [online] – Available at: <https://iata.org/en/pressroom/pr/2020-03-05-01/>.

84. Global Aviation Financial Outlook 2018: CAPA airline profit outlook – [online] – <https://centreforaviation.com/analysis/airline-leader/global-aviation-financial-outlook-2018-capa-airline-profit-outlook-411161>.

85. 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>.

86. 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.

ДОДАТКИ

І. 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

3

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.

- 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).

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

- 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 таємниць 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.

- 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 чотиреста 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 «Київпастрас», «Київський

6

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.

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).

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

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 виробы, 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 зловжувачів 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).

Рис. А.9. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ»
(Жуляни) (сторінка 9).

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

- 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.

Рис. А.10. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (сторінка 10).

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

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, ефективного 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.

- 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 органу.
- 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 невиробничого 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.

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).

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

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.

Рис. А.15. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (сторінка 15).

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

ДОДАТОК Б

Додаток Б
до Планової звітності підприємства (співшафери)
бухгалтерський звіт за 1 грудня 2018 року (згідно з вимогами до фінансової звітності)

Підприємство	КОМУНАЛЬНЕ ПІДПРИЄМСТВО МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ «КИЇВ» (ЖУЛЯНИ)	Дата (рік, місяць, день)	31.12.2018
Територія	м.Київ	з СДР/ОУ	01.12.15/4
Організаційно-правова форма господарювання	Комуніальне підприємство	з КОАГУУ	4039900000
Вид економічної діяльності	Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту	з КОДВР	350
Середня кількість працівників	497	з КВЕД	52.23
Адреса, телефон	проспект Понтофрейтовський, Аеропорт «Київ» (Жуляни), м. Київ, 03036		3392304

Словниці номеру: два три без десяткового знаку (окрім розділу IV Звіту про фінансовий результат) Звіту про сукупний дохід (Форми №2), грошові показники якого надаються в гривнях з копійками)
Складено (зроблено позначку "х") у відповідній колонці:
"о" позначеною (співшафери) бухгалтерською обліку
"и" міжнародними стандартами фінансової звітності

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

А К Т И В	Код радян	На початок звітної періоду	На кінець звітної періоду
I. Необоротні активи			
Незавершені активи	1000	1 587 996	1 588 147
первісна вартість	1001	1 588 215	1 588 464
накопичені амортизації	1002	219	317
Незавершені капітальні інвестиції	1005	30 096	30 239
Основні засоби	1010	271 346	323 873
первісна вартість	1011	590 866	658 814
знош	1012	318 520	336 941
Інвестиційні веруломкості	1015	-	-
Первісна вартість інвестиційної веруломкості	1016	-	-
Знош інвестиційної веруломкості	1017	-	-
Довгострокові фінансові активи	1020	-	-
Інвестиційна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
Накопичені амортизації довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Довгострокові лібертерські зобов'язаності	1040	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Гушля	1050	-	-
Відстрочені амортизаційні витрати	1060	-	-
Залишок пидв'язаний у централізованих управлінських резервах фондах	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	1 889 438	1 940 259
II. Оборотні активи			
Залишок	1100	7 901	8 318
Виробничі запаси	1101	7 901	8 318
Незавершені виробництва	1102	-	-
Готова продукція	1103	-	-
Товари	1104	-	-
Питомі біологічні активи	1110	-	-
Діючі інструменти	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Добіт грошові зобов'язаності за продукцією, тварин, робота, послуги	1125	5 857	64 801
Добіт грошові зобов'язаності за розрахунками: за окладними авансами	1130	9 763	11 200
у тому числі з податку на прибуток	1135	8 714	18 693
Добіт грошові зобов'язаності за розрахунками з зарплатових доходів	1140	-	-
Добіт грошові зобов'язаності за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	-	-
Інші грошові зобов'язаності за зобов'язаностями	1155	32	81
Питомі фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	55 069	18 275
Готівка	1166	1	-
Розумови в банках	1167	55 068	18 275
Витрати майбутніх періодів	1170	389	895
Частина інструментів у управлінських резервах	1180	-	-
у тому числі в: резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах підвищення вартості	1182	-	-
резервах незароблених грошей	1183	-	-

Рис. Б.1. Баланс (Звіт про фінансовий стан) Комунального підприємства
Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) станом на 31.12.2018 (сторінка 1).

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

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

Пасив	Юні рідше	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
I	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	24 444	24 444
Внески до зареєстрованого статутного капіталу	1401	-	-
Капітал у дооплаті	1405	1 626 976	1 626 976
Додатковий капітал	1410	120 639	186 891
Емційний дохід	1411	-	-
Накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	14 403	21 765
Резервний фонд	1420	-	-
Резерв на відшкодування витрат на рекламу	1425	-	-
Резерв на відшкодування витрат на рекламу	1430	-	-
Інші резерви	1435	-	-
Усього за розділом I	1495	1 786 462	1 860 076
II. Достроковий зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	-	-
Відстрочені зобов'язання	1505	-	-
Відстрочені кредити банків	1510	-	-
Інші дострокові зобов'язання	1515	-	-
Відстрочені забезпечення	1520	-	-
Відстрочені забезпечення витрат на рекламу	1521	-	-
Цільові фінансування	1525	26 362	26 362
Відстрочені депозити	1526	-	-
Строкові резерви	1530	-	-
у тому числі:	1531	-	-
резерв дострокових зобов'язань	1532	-	-
резерв збитків або резерв адекватного вилучення	1533	-	-
резерв незароблених премій	1534	-	-
інші страхові резерви	1535	-	-
Інвестиційні контракти	1540	-	-
Партійні фонди	1545	-	-
Резерв на вилучення депозитів	1546	-	-
Усього за розділом II	1595	26 362	26 362
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Високи відвантажувачі	1605	-	-
Поточні кредиторська зборгованість, зокрема:	1610	-	-
довгостроковим зобов'язанням:	1611	-	-
товари, роботи, послуги	1615	825	3 887
розрахунки з бюджетом	1620	4 813	4 303
в тому числі з податку на прибуток	1621	1 991	1 869
розрахунки з асигнуваннями	1625	462	977
розрахунки з оплати праці	1630	1 869	3 770
Поточна кредиторська зборгованість за одержаними авансами	1635	969	1 318
Поточна кредиторська зборгованість за розрахунками з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська зборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	-	-
Поточна кредиторська зборгованість за отриманими авансами	1650	-	-
Поточні забезпечення	1660	4 370	3 857
Відстрочені майбутні перекази	1665	330 056	143 971
Відстрочені майбутні платежі від перестрахованих	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1675	1 921	314
Усього за розділом III	1700	165 285	166 386
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
V. Частка вартість активів інвесторів/акціонерів/партнерів			
Баланс	1300	1 978 309	2 053 024

Керівник	Пістерицько Олександр Михайлович
Головний бухгалтер	Винокурона Тетяна Валентинівна

¹ Визначення 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 31.12.2018 (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) **2019 01 01**
за СДР/ЄСМ

КОДИ
2019 01 01
ДОКУМЕНТ ПРИЙНЯТО

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

Форма N2 Код за ДКУД **1801003**

I. 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
<i>Чисті зароблені страхові премії</i>	<i>2010</i>	-	-
<i> премії підписані, валова сума</i>	<i>2011</i>	-	-
<i> премії, передані у перестраховування</i>	<i>2012</i>	-	-
<i> зміна резерву незароблених премій, валова сума</i>	<i>2013</i>	-	-
<i> зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій</i>	<i>2014</i>	-	-
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(124 959)	(89 968)
<i>Чисті понесені збитки за страховими виплатами</i>	<i>2070</i>	-	-
Валоний:			
прибуток	2090	111 211	88 847
збиток	2095	(-)	(-)
<i>Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань</i>	<i>2105</i>	-	-
<i>Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів</i>	<i>2110</i>	-	-
<i> зміна інших страхових резервів, валова сума</i>	<i>2111</i>	-	-
<i> зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах</i>	<i>2112</i>	-	-
Інші операційні доходи	2120	56 759	41 418
<i>у тому числі:</i>	<i>2121</i>	-	-
<i> дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю</i>			
<i> дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції</i>	<i>2122</i>	-	-
<i> дохід від використання комітів, твірених від оподаткування</i>	<i>2123</i>	-	-
Адміністративні витрати	2130	(39 046)	(33 274)
Витрати на збут	2150	(-)	(-)
Інші операційні витрати	2180	(43 662)	(35 342)
<i>у тому числі:</i>	<i>2181</i>	-	-
<i> витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю</i>			
<i> витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції</i>	<i>2182</i>	-	-
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
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
<i>у тому числі:</i>	<i>2241</i>	-	-
<i> дохід від благодійної допомоги</i>			
Фінансові витрати	2250	(-)	(-)
Втрати від участі в капіталі	2255	(-)	(-)
Інші витрати	2270	(6)	(2)
<i>Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті</i>	<i>2275</i>	-	-

Рис. В.1. Звіт про фінансові результати Комунального підприємства

Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) за 2018 рік (сторінка 1).

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

Продовження додатка 2			
Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток			
збиток	2290	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

Володимир
Валентичук

Нестереюк Олександр Михайлович

Винюкова Тетяна Валентівна

Рис. В.2. Звіт про фінансові результати Комунального підприємства
Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) за 2018 рік (сторінка 2).

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