

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ ТА БІЗНЕС-АДМІНІСТРУВАННЯ
КАФЕДРА ЕКОНОМІКИ ТА БІЗНЕС-ТЕХНОЛОГІЙ**

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач випускової кафедри

“ _____ ” _____ 2020р.

**ДИПЛОМНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА
ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 076 «ПІДПРИЄМНИЦТВО, ТОРГІВЛЯ ТА
БІРЖОВА ДІЯЛЬНІСТЬ»
ОСВІТЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ
«ПІДПРИЄМНИЦЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ В АВІАЦІЇ»**

Тема: «Інвестування розвитку авіаційного підприємства»

Виконавець: студент ПД-616М Таран Надія Русланівна
(студент, група, прізвище, ім'я, по-батькові, підпис)

Керівник: к.е.н., доцент Терещенко Е.Ю.
(науковий ступінь, вчене звання, прізвище, ім'я, по-батькові, підпис)

Нормо-контролер: _____ (ПБ)
(підпис)

КИЇВ 2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ФЕБА

Кафедра: економіки та бізнес-технологій

Спеціальність: «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»

Освітньо-професійна програма: «Підприємницька діяльність в авіації»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

Ушенко Н.В.

«15» жовтня 2019 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання дипломної роботи студента

Таран Надії Русланівни

(ПІБ випускника в родовому відмінку)

1. Тема дипломної роботи «Інвестування розвитку підприємницької структури» затверджена наказом ректора від «11» жовтня 2019 р. №2363/ст
2. Термін виконання роботи: з «15» жовтня 2019 р. до «04» лютого 2020р.
3. Вихідні дані до роботи: відкриті інтернет-ресурси; фахові наукові публікації; аналітичні, економічні, дослідницькі, інформаційні та статистичні дані КП ХОР «Херсонські авіалінії»; дані засобів масової інформації та інші джерела інформації.
4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні основи інвестування розвитку авіаційного підприємства; стратегічний аналіз процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії»; удосконалення процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії».
5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: Цілі сталого розвитку; SWOT-аналіз ринку авіаційних перевезень в Україні; ранжування інвестиційних проектів на основі стратегічних цілей та інтегрального показника; організаційно-економічна модель процесу інвестування розвитку КП

«Херсонські авіалінії»; SWOT-аналіз реалізації інвестиційного проекту КП «Херсонські авіалінії»; стратегічні напрями інвестиційного розвитку КП «Херсонські авіалінії».

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання роботи		Відмітка керівника про виконання	
		Дата початку	Дата закінчення	Підпис	Дата виконання
1	Вступ	14.10.19	21.10.19		21.10.19
2	Розділ 1. Теоретико-методичні засади процесу інвестування розвитку авіаційного підприємства	22.10.19	04.11.19		04.11.19
3	Розділ 2. Аналітична оцінка процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії»	05.11.19	25.11.19		25.11.19
4	Розділ 3. Шляхи удосконалення процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії»	26.11.19	23.12.19		23.12.19
5	Оформлення пояснювальної записки, графічного матеріалу, подання дипломної роботи на кафедру, передзахист. Рецензування роботи.	24.12.19	16.01.20		16.01.20
6	Передзахист	16.01.20	16.01.20		16.01.20
7	Оформлення документів до захисту	17.01.20	06.02.20		06.02.20
7	Захист дипломної роботи в ЕК	06.02.2020			06.02.20

7. Дата видачі завдання: « ___ » _____ 20__ р.

Керівник дипломної роботи: _____
(підпис керівника)

Терещенко Е.Ю.
(П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання: _____
(підпис випускника)

Таран Н.Р.
(П.І.Б.)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи Таран Н.Р. «Інвестиційний розвиток підприємницької структури»: 107 сторінок, 5 рисунків, 23 таблиці, 44 використаних джерела, 3 додатки.

ПІДПРИЄМНИЦЬКА СТРУКТУРА, ІНВЕСТИЦІЙНИЙ РОЗВИТОК, КОМУНАЛЬНЕ ПІДПРИЄМСТВО, ІНВЕСТИЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ІНВЕСТИЦІЙНА ПРИВАБЛИВІСТЬ, ЕФЕКТИВНІСТЬ.

Об'єкт дослідження – процес інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії»; предмет дослідження – теоретико-методологічні та прикладні аспекти підвищення ефективності процесу інвестування розвитку авіаційного підприємства.

Мета дипломної роботи – полягає в обґрунтуванні теоретико-методичних засад та розробки практичних рекомендацій щодо удосконалення процесу інвестування розвитку авіаційного підприємства.

Методи дослідження – індукції та дедукції, спостереження, емпіричного аналізу та узагальнення, метод порівняння, аналітичні методи, складу та структури активів та пасивів підприємства, причинно-наслідковий метод та метод моделювання, методи проектування, експертних оцінок.

Отримані результати та їх новизна – полягає в розробленні та впровадженні заходів щодо підвищення ефективності процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії».

Рекомендації щодо використання результатів – рекомендується застосовувати під час проведення наукових досліджень, практичній діяльності та для аналізу та оцінювання інвестиційного потенціалу підприємства.

Галузь застосування і ступінь впровадження матеріалів дипломної роботи- матеріали дипломної роботи можна використовувати на будь-яких підприємствах а особливо в авіаційній галузі.

Прогнозні припущення про розвиток об'єкта і предмета дослідження – інвестування розвитку підприємницької структури призведе до підвищення ефективності діяльності підприємства в майбутньому.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ПРОЦЕСУ ІНВЕСТУВАННЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА...	9
1.1. Сутність та напрями розвитку ринку авіаперевезень в Україні.....	9
1.2. Особливості інвестування розвитку авіаційного підприємства.....	19
1.3. Методичні підходи до здійснення процесу інвестування розвитку авіаційних підприємств.....	32
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1.....	45
РОЗДІЛ 2. АНАЛІТИЧНА ОЦІНКА ПРОЦЕСУ ІНВЕСТУВАННЯ РОЗВИТКУ КП «ХЕРСОНСЬКІ АВІАЛІНІЇ».....	46
2.1. Організаційна характеристика КП «Херсонські авіалінії».....	46
2.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності комунального підприємства «Херсонські авіалінії».....	50
2.3. Аналіз інвестиційної діяльності КП «Херсонські авіалінії».....	62
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2.....	67
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ ІНВЕСТУВАННЯ РОЗВИТКУ КП «ХЕРСОНСЬКІ АВІАЛІНІЇ	69
3.1. Організаційно-економічна модель процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії».....	69
3.2. Розробка інвестиційного проекту реконструкції цеху з ремонту і обслуговування літаків на КП «Херсонські авіалінії».....	73
3.3. Рекомендації щодо підвищення ефективності процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії».....	83
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3.....	94
ВИСНОВКИ.....	96
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	102
ДОДАТКИ	

ВСТУП

Актуальність обраної теми полягає у тому, що головною стратегічною метою сучасної української економіки є її перехід на інноваційний шлях розвитку на основі встановлення пріоритетів формування національної інноваційної системи. Успіх може бути забезпечений при концентрації ресурсів країни на ключових галузях економіки, зокрема, авіаційної промисловості, де зосереджені основні високі технології та накопичений десятиліттями потужний інноваційний потенціал.

Повітряний транспорт відіграє значиму роль у розвитку економіки країни, вирішенні її соціально-економічних завдань, є як засобом забезпечення транспортної доступності перевезень для населення, так і пріоритетним державним завданням в сфері реалізації інноваційного сценарію розвитку країни. В умовах глобалізації та жорсткої конкуренції питання забезпечення ефективності функціонування підприємств повітряного транспорту на основі розробки ефективної стратегії їх інвестування є пріоритетним в рішенні.

Для забезпечення ефективної роботи авіаційних підприємств потрібно забезпечити технічне переозброєння і розвиток виробництва і експериментально-випробувальної бази, недофінансування науково-дослідних робіт призвело до припинення багатьох експериментальних НДР, різкого скорочення кваліфікованих кадрів і зниження рівня науково-технічного потенціалу.

Значним фактором підвищення ефективності функціонування економіки авіаційної промисловості є розвиток її інвестиційної діяльності, спрямованої, як на вдосконалення існуючої інфраструктури, так і на її постійне відтворення і оновлення.

Не зважаючи на зростання обсягів інвестицій за останні два роки близько 12%, проти немає відповідного збільшення обсягів виробництва та послуг авіаційних підприємств. Так як обсяги інвестицій приблизно в три рази менше,

ніж мінімально необхідній для простого відтворення основного капіталу.

Потенціал авіаційних підприємств досі є найважливішим незадіяним ресурсом технологічної модернізації національної промисловості, оскільки саме він здатний забезпечити дві найважливіших складових економічного зростання - запозичення високих технологій і інновацій.

Авіаційні підприємства України мають особливу стратегічну значимість для держави, вони володіють високим технологічним, науково-технічної та інвестиційним потенціалом, і здатні стати джерелом економічного відродження країни.

Інвестиції мають вирішальне значення для здійснення економічних процесів як на макро-, так і на галузевому рівні. Від оптимального їх використання залежить виробничий потенціал промисловості, галузева і відтворювальна структура суспільного виробництва.

Грунтовне дослідження різних аспектів інвестування розвитку авіаційних підприємств здійснили в своїх працях О.В. Ареф'єва [1], О.В. Буглак [5], Ю.Ф. Кулаєв [19], Л. М. Борщ [3], Н. Ю. Брюховецька [4], М. Ю. Григорак [8], Й. С. Завадський [29], В. М. Геєць [7], Р. М. Костюкевич [18], Л. М. Борщ [3] та інші.

Не зважаючи на велику кількість наукових праць, присвячених проблемам інвестування розвитку авіаційних підприємств, наукові та практичні аспекти залучення та управління інвестиційними ресурсами суб'єктів господарювання у галузі, що відповідають вимогам ринку та задовольняють потребам досягнення Цілей сталого розвитку не приділяється достатньо уваги. В даний час управління та використання інвестицій на вітчизняних повітряних підприємствах здійснюється з грубими помилками, що призводить до нераціонального використання інвестиційних ресурсів.

Все це потребує критичного аналізу теоретичних та практичних проблем розробки та впровадження стратегії інвестування розвитку суб'єктів інвестиційної діяльності у галузі повітряного транспорту в Україні. Тому саме це зумовило вибір даної теми, постановку мети та завдання дослідження.

Мета і завдання виконання дипломної роботи полягає в обґрунтуванні теоретико-методичних засад та розробки практичних рекомендацій щодо удосконалення процесу інвестування розвитку авіаційного підприємства.

Тому виходячи з поставленої мети, основними завданнями дипломної роботи є:

- дослідити сутність та визначити пріоритетні напрями розвитку ринку авіаперевезень в Україні її основні ознаки;
- обґрунтувати та виділити особливості інвестування розвитку авіаційного підприємства;
- обґрунтувати методичні підходи здійснення процесу інвестування розвитку авіаційних підприємств;
- надати організаційно-економічну характеристику діяльності КП «Херсонські авіалінії»;
- проаналізувати фінансово-економічний стану КП «Херсонські авіалінії»;
- провести аналіз інвестиційної діяльності КП «Херсонські авіалінії»;
- розробити бізнес-модель процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії»;
- розробити пропозиції та здійснити їх економічне обґрунтування щодо удосконалення процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії»;
- запропонувати напрями підвищення ефективності процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії» .

Об'єктом дослідження є: процес інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії».

Предметом дослідження є: теоретико-методологічні та прикладні аспекти підвищення ефективності процесу інвестування розвитку авіаційного підприємства.

Методи дослідження. Теоретичним підґрунтям дослідження виступили наукові праці українських та зарубіжних науковців з проблем теорії та практики

формування та реалізації процесу інвестування розвитку авіаційного підприємства, а також засади економічної теорії. Методологічну та теоретичну основу склали спеціальні та загальні методи наукового пізнання відповідно до мети, завдання, об'єкта та предмета дипломної роботи. Таким чином, були використані: методи індукції та дедукції (зادля визначення поняття розвиток сучасного ринку авіаперевезень та його завдання в контексті забезпечення реалізації Цілей сталого розвитку (підрозділ 1.1)); методи спостереження, емпіричного аналізу та узагальнення (для виділення особливостей процесу інвестування розвитку авіаційних підприємств (підрозділ 1.2)); метод порівняння (для дослідження до здійснення процесу інвестування розвитку авіаційних підприємств (підрозділ 1.3)); аналітичні методи для аналізу динаміки показників фінансового стану, складу та структури активів та пасивів підприємства (підрозділи 2.2-2.3)); причинно-наслідковий метод та метод моделювання (у процесі розробки організаційно-економічної моделі інвестування розвитку авіаційного підприємства (підрозділ 3.1); методи проектування, експертних оцінок та коефіцієнтний аналіз (при розробці інвестиційного проекту підвищення ефективності інвестування розвитку підприємства (підрозділ 3.2)); метод системного підходу та узагальнення при запропонуванні перспективних напрямів інвестування розвитку підприємства (підрозділ 3.3).

Інформаційну базу дослідження становлять: нормативно-правові акти України; дані Державної служби статистики України; відкриті інтернет-ресурси; фахові наукові публікації; аналітичні, економічні, дослідницькі, інформаційні та статистичні дані КП «Херсонські авіалінії»; дані засобів масової інформації та інші джерела інформації; програма розвитку КП «Херсонські авіалінії».

Наукова новизна отриманих результатів полягає в розробленні та впровадженні заходів щодо підвищення ефективності процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії», зокрема:

удосконалено:

– визначення поняття розвиток сучасного ринку авіаперевезень та його

завдання в контексті забезпечення реалізації Цілей сталого розвитку;

- особливості процесу інвестування розвитку авіаційних підприємств;
- методичний підхід до здійснення процесу інвестування розвитку авіаційних підприємств;

- організаційно-економічна модель процесу інвестування розвитку.

дістали подальшого розвитку:

- рекомендації щодо підвищення ефективності процесу інвестування розвитку авіаційного підприємства.

Практичне значення отриманих результатів полягає у тому що був здійснений якісний та кількісний аналіз процесу інвестування розвитку, проведена оцінка фінансово-економічної та інвестиційної діяльності КП «Херсонські авіалінії» за допомогою аналізу та індикаторного підходу, а також здійснена оцінка ефективності бізнес-моделювання розвитку процесу інвестування авіаційного підприємства, на підставі яких були визначені заходи щодо підвищення ефективності даного процесу на КП «Херсонські авіалінії».

Апробація отриманих результатів. XVIII Міжнародної науково-практичної конференції молодих учених і студентів «Політ. Сучасні проблеми науки» (м. Київ, НАУ, 2018р.); IX International Scientific And Practical Conference «Modern problems of economy» October 16, 2019 (Kyiv, NAU, 2019р.)

Публікації. «Стратегічні напрями розвитку авіаційної галузі на прикладі аеропорту Бориспіль» (XVIII Міжнародної науково-практичної конференції молодих учених і студентів «Політ» (м. Київ, НАУ, 2018р.));

«Analysis of the aviation transport strategy of Ukraine to 2030 year» (Of The IX International Scientific And Practical Conference «Modern problems of economy» October 16, 2019).

Обсяг і структура роботи. Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку бібліографічних посилань використаних джерел та додатків.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ПРОЦЕСУ ІНВЕСТУВАННЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА

1.3. Сутність та напрями розвитку ринку авіаперевезень в Україні

Переломним моментом розвитку авіаційних підприємств слід вважати радикальні зміни, що відбулися в країні в 90-х рр. минулого століття в економічній, політичній і соціальній сферах, реформи у відносинах власності, створення нових принципів і структури управління народним господарством.

В результаті в першій половині 1990-х рр. почалася організація первинної ринкової структури авіатранспортної галузі, яку характеризували демонополізація підприємств (яка проявилася в поділі діяльності авіакомпаній і аеропортів), скасування монопольної власності держави, приватизація галузевих структур з метою формування продуктивних власників і розвитку конкурентних механізмів.

Авіаційна промисловість відіграє системо утворюючу роль в економіці: завдяки тісному зв'язку з іншими галузями її розвиток як однієї з найбільш наукоємних та інноваційних галузей економіки здатне вплинути на темпи переходу країни на інноваційний шлях розвитку. Крім того, авіаційна промисловість надає ключовий вплив на формування машинобудівного комплексу країни. Авіаційна промисловість є також найважливішим елементом забезпечення інтересів України в оборонній і військово-політичній сферах, важливим фактором підтримки суверенітету країни, нарощування потенціалу державної авіації, розвитку міжнародного військово-технічного співробітництва.

На сьогоднішній день немає загальноприйнятого визначення економічного розвитку, проте його пов'язують із економічним зростанням, заснованим на збільшенні виробничого потенціалу.

Роль пасажирських авіаперевезень в сьогоднішній економіці важко переоцінити. Адже ні для кого не секрет, що стан ринку авіаперевезень знаходиться в прямій залежності від розвитку економіки і рівня життя в країні. Особливу значущість авіатранспорт набуває в такій країні, як Україна, де від авіаційного сполучення залежить економічна цілісність країни. Фінансування наукових досліджень, розвинена інфраструктура, стабільні зовнішньоекономічні зв'язки і внутрішній політичний баланс призводять до того, що поліпшується добробут громадян, в результаті чого серед них зростає попит на послуги авіаційної сфери. Все це, безумовно, сприяє тому, що ринок авіаперевезень в країні процвітає.

Деякі аспекти розвитку економіки визначають те, наскільки швидкий приріст населення, структурна трансформація економіки, рівень освіти та охорони здоров'я, міжнародна торгівля, глобалізація, вплив епідемій, катастроф, сприяє чи перешкоджає розвитку економіки.

Відомі зарубіжні економісти: Ха Джун Чхан, Карл Сейдман, Дафна Грінвуд, Гіршман А.О., Путенкалам Дж.Дж., Менселл і Вен, Кен Акаматсу та інші дають наступні визначення поняття «економічний розвиток» [36, 44, 40, 39, 38, 37].

Економічний розвиток — явище економічної науки, що позначає значний перехід від одного етапу економіки до іншого, при якому в новому періоді не тільки збільшується кількість тих самих послуг і товарів, які вже вироблялися раніше, а ще й виробництво нових товарів і послуг з використанням сучасних технологій порівняно з попереднім періодом [39].

Карл Сейдман, науковець з питань розвитку та урбаністики, узагальнює економічний розвиток як "процес створення та використання фізичних, людських, фінансових та соціальних активів для створення поліпшеного та широкого загального економічного добробуту та якості життя громади чи регіону" [44].

Дафна Грінвуд та Річард Холт відрізняють економічний розвиток від

економічного зростання, виходячи з того, що економічний розвиток – це "широке та стійке підвищення загального рівня життя людей у межах громади", а такі заходи зростання, як дохід на душу населення, не обов'язково співвідносяться з поліпшенням якості життя [40].

Менселл і Вен також заявляють, що поняття економічного розвитку люди почали розуміти з часів Другої світової війни як економічне зростання, а саме збільшення доходу на душу населення та, якщо він зараз відсутній, досягнення рівня життя, еквівалентного рівню промислово розвинених країн [38]. Економічний розвиток також може розглядатися як статична теорія, яка документує стан економіки в певний час. На думку Шумпетера та Бекгауза (2003), зміни цього стану рівноваги, щоб зафіксувати економічну теорію, можуть бути спричинені лише впливом факторів, що надходять ззовні [43].

Також економіст Альберт О. Гіршман, запевнив, що економічний розвиток зростає так, щоб концентруватися на бідних регіонах світу, насамперед в Африці, Азії та Латинській Америці, але все ж таки на викиді фундаментальних ідей та моделей [42]. Також азіатські та європейські прихильники розвитку інфраструктури стверджували, що систематичні, довгострокові державні інвестиції в транспорт, житло, освіту та охорону здоров'я необхідні для забезпечення сталого економічного зростання в країнах, що розвиваються.

Дослідження Джона Джозефа Путенкалама спрямовані на процес теорій економічного зростання, які призводять до економічного розвитку. Проаналізувавши існуючий капіталістичний теоретичний апарат для розвитку, він вводить нову модель, яка інтегрує змінні свободи, демократії та права людини в існуючі моделі і стверджує, що будь-який майбутній економічний ріст будь-якої нації залежить від цієї нової моделі, адже ми є свідками третьої хвилі розгортання попиту на демократію на Близькому Сході. Науковець розвиває сектор знань у теоріях зростання з двома новими поняттями "мікрознання" та "макрознання". Мікропізнання – це те, що людина вчить в школі чи з різних існуючих знань, а макрознання – це основне філософське мислення нації, яке

отримують усі люди. Комбінація обох цих знань визначало б подальше зростання, яке веде до економічного розвитку країн, що розвиваються [39].

Огаренко Т.Ю. під «розвитком економіки» розуміє закономірну, спрямовану і якісну зміну параметрів економічної підсистеми суспільства у результаті ускладнення структури системи з метою скорочення ресурсів на вході для отримання одиниці кінцевого результату на виході системи, а також: 1) під економічним зростанням слід розуміти збільшення обсягів виробництва продуктів і послуг у економічній системі за певний період за рахунок пропорційного збільшення використаних факторів виробництва; 2) під економічним розвитком слід розуміти збільшення обсягів суспільного виробництва у економічній системі за рахунок удосконалення продуктивних сил і способу їх поєднання; 3) під розвитком економіки слід розуміти закономірну, спрямовану і якісну зміну параметрів економічної підсистеми суспільства у результаті ускладнення структури системи з метою скорочення ресурсів на вході для отримання одиниці кінцевого результату на виході системи. [28].

С. Мочерний визначає економічний розвиток як незворотні, закономірні зміни технологічного способу виробництва (спосіб виробництва, що базується на техніко-економічному поєднанні речових і особистісних факторів виробництва, комплексі техніко-технологічних відносин між речовими елементами продуктивних сил у системі техніко-економічних відносин). Проте, на відміну від економічного розвитку, для економічного зростання наведені вище ознаки нехарактерні, оскільки зростання може перериватись економічним спадом. Економічне зростання без урахування його зворотного характеру є складовою економічного розвитку, поступово нагромаджує для нього зміни, що зумовлюють появу сутнісних перетворень [12].

В. Геєць з огляду на те, що зростання є показником розвитку економіки, однією з найважливіших її характеристик, стверджує, що «... у сучасній економічній теорії під економічним зростанням розуміють не короткочасні злети і падіння реального обсягу виробництва щодо природного значення, а

довгострокові зміни природного рівня реального обсягу виробництва, пов'язані з розвитком продуктивних сил на довгостроковому інтервалі ...». Тобто автор, характеризуючи «зростання» тими самими ознаками, що й «економічний розвиток», фактично ототожнює їх. [7].

Н. Афанасьєв, В. Рогожин, В. Рудика розглядають поняття «розвиток підприємства» як об'єктивну зміну тільки якісних характеристик системи, зумовлену як фундаментальними законами природи (єдності й боротьби протилежностей, переходу кількість у якість, розвитку суспільства по спіралі і нагору), так і закономірностями функціонування конкретних систем (старіння устаткування, нагромадження досвіду і знань працівниками, виснаження природних ресурсів), за якої формуються нові властивості системи [2].

В. Довбенко зауважує, що розвитком треба вважати процес зміни стану об'єкта поліпшенням (вдосконаленням) його характеристик та якісного, кількісного збільшення параметрів [11].

Дослідники доводять, що потенціал підприємства треба розглядати як оцінку можливостей його розвитку за визначених сталих параметрів і сукупності змінних характеристик, які описують внутрішні умови. Автори побудували систему оцінювання економічного розвитку підприємства, основу на розрахунках показників двох груп. Показники першої групи характеризують рівень досягнення мети розвитку підприємства (покращання бізнес-процесу; задоволення потреб та очікувань споживачів; розвиток внутрішніх можливостей; задоволення потреб та інтересів акціонерів). Показники другої групи призначені для оцінювання потенціалу підприємства (показники обсягів виробництва продукції; фінансові показники; показники основних засобів та їх використання; показники використання матеріальних ресурсів; показники трудових ресурсів, соціального захисту та використання персоналу; показники ефективності операційної діяльності; показники нематеріальних активів тощо) [9].

У 2015 році ООН ухвалила офіційний документ (резолюцію) Генеральної Асамблеї ООН – «Перетворення нашого світу: Порядок денний в області сталого

розвитку на період до 2030 року», який прийнятий 25 вересня 2015 року та оголошує новий план дій, орієнтований на виведення світу на траєкторію сталого та життєстійкого розвитку (рис. 1.1).



Рис.1.1. Цілі сталого розвитку.
Джерело: розроблено автором на основі [31]

«Цілі сталого розвитку» (або Глобальні цілі) — ключові напрямки розвитку країн, які були ухвалені на Саміті Організації Об'єднаних Націй зі сталого розвитку. Вони замінили цілі прогресу та розвитку тисячоліття, термін яких закінчився наприкінці 2015 року. «Цілі сталого розвитку» ухвалені на період від 2015 до 2030 року і нараховують 17 глобальних цілей, яким відповідають 169 завдань [31].

Президент України на засіданні Генеральної Асамблеї, запевнив, що для досягнення ЦСР на національному рівні, Україна здійснюватиме нові проекти і програми, які на практиці забезпечать екологічний баланс, соціальну

згуртованість та макроекономічну стабільність [16].

З метою адаптації глобальних завдань розвитку з урахуванням національної специфіки, були проведені національні консультації, в яких взяли участь близько 300 представників різних урядових установ, агентств ООН в Україні, НАН України, громадськості та експертного середовища [31].

Важливим етапом розвитку авіаційної галузі в країнах, що намагаються досягти Цілей сталого розвитку, передбачається організація конкурентного авіатранспортного ринку, для якого характерні формування ринкової структури на основі злагодженої роботи авіакомпаній, передача різних видів наземного обслуговування спеціалізованим операторам та чіткий поділ учасників ринку за профілями [31]. Сучасний стан ринку авіаперевезень в Україні можливо представити у вигляді SWOT-аналізу (табл. 1.1). Значна ступінь регулювання одночасно віднесена до загроз і можливостей, оскільки лібералізація галузі, незважаючи на переваги, має і ряд негативних наслідків. Для зростання авіаційного ринку державі потрібен чіткий механізм вдосконалення галузі. Для цього необхідно сформулювати конкретні варіанти дій, в тому числі запозичені у розвинених країн, в яких рівень розвитку авіагалузі високий.

Таблиця 1.1

SWOT- аналіз ринку авіаційних перевезень в Україні

Сильні сторони (Strengths)	Слабкі сторони (Weaknesses)
Розгалужена мережа маршрутів Високий рівень безпеки польотів	Стан авіапарку. Велика кількість нерентабельних авіаліній. Слабкий імідж компаній на світовому ринку. Недостатнє застосування сучас. технологій
Можливості (Opportunities)	Загрози (Threats)
Потенціал для розвитку авіакомпаній Вигідне географічне положення Об'ємний ринок можливість для диверсифікації виробництва та зростання неавіаційних доходів можливість лізингу вітчизняних судів	Високі ціни на авіапаливо Погіршений е стану інфраструктури аеропортів (особливо в регіонах) Високі мита на закордонні повітряні судна

Джерело: узагальнено автором на основі аналізу джерел [15],[23], [10]

Узагальнюючи наведений SWOT-аналіз ринку авіаперевезень в Україні доцільним є визначити основні напрями його перспективного розвитку, а саме:

1. Створення аеропортів-хабів згідно транспортної стратегії України на

період до 2030 року, для вдосконалення ринку авіаперевезень повинні створюватися нові категорії аеропортів, що функціонують як хаби. Хабова модель організації - сучасна продуктивна тенденція, яка користується популярністю у світових лідерів, новий спосіб глобалізації галузевих відносин. Сьогодні дана модель не розвинена в нашій країні, не дивлячись на те, що Україна володіє вигідним транзитним потенціалом [35].

В результаті формування єдиної системи вузлових аеропортів на основі поєднання опорного і регіональних аеропортів забезпечується зв'язок регіонів, розвиваються конкурентні відносини й розширюється пропозиція. Організаційно-економічним механізмом створення даної системи є сегментування аеропортів країни на стратегічні конкурентні підгрупи [35].

Сегментування має прийматися до уваги авіакомпаніями при підготовці стратегій розробки та розширення мереж маршрутів. Відомо, що більша частина світових хабів розвивалася за рахунок великих національних перевізників. Прикладами служать аеропорти у Франкфурті та Мюнхені, розвинені авіакомпанією Lufthansa; всесвітньо відомий лондонський Heathrow Airport – компанією British Airways; в Цюриху – SWISS; Амстердамі – KLM Royal Dutch Airlines; Шереметьєво – «Аерофлот – Російські авіалінії».

Можливо перерахувати наступні вигоди для держави при створенні хаба [35]:

- можливість збільшення внутрішнього валового продукту, створення нових робочих місць, залучення іноземних інвестицій в регіони;
- забезпечення зв'язків між нерозвиненими районами і віддаленими ринками;
- надання послуг, що відповідають потребам місцевих жителів (обслуговування у всіх пунктах призначення, які користуються привабливістю серед населення регіонів).

Існування єдиної стратегії, що включає в себе стратегії різних типів підприємств повітряного транспорту, що формують хаб (авіакомпаній, аеро-

портів, операторів наземного обслуговування), призводить до досягнення синергетичного ефекту, заснованого на взаємо доповненні цих елементів (табл.1.2).

Таблиця 1.2

Складові синергетичного ефекту від створення аеропорту-хаба

Авіакомпанія	Аеропорт	Оператори з наземного обслуговування	Пасажири і вантажоперевізники
Кількість рейсів раціоналізуються з експлуатованим парком (за кількістю і типом) Збільшуються доходи в зв'язку з підвищенням комерційного завантаження Скорочуються витрати з обслуговування декількох ринків у зв'язку з використанням більш містких літаків Знижуються ризики внаслідок збереження пасажирів у власній маршрутній мережі	Збільшується прибутковість в зв'язку з розвитком супутніх послуг авіаційних і неавіаційних галузей Скорочуються витрати: - власні (в зв'язку з оптимізацією ресурсів); - пасажирські (в зв'язку зі скороченням польотного часу і економії палива) Підвищується якість послуг (в тому числі в зв'язку з впровадженням конкурентних відносин) Збільшується пасажиропотік	Збільшуються доходи в зв'язку зі збільшенням попиту Скорочуються витрати через оптимізацію ресурсів	Підвищується якість Привабливість тарифів Широкий вибір маршрутів Можливість повернення зворотним рейсом в той же день Світові стандарти сервісу Широке різноманітність додаткових послуг

Джерело: узагальнено автором на основі аналізу джерел [19],[35], [16]

2. Модернізація наземного обслуговування. В Україні наземне обслуговування у більшості випадків здійснюється за рахунок сил аеропорту у монопольних умовах. В результаті неконтрольовано підвищуються тарифи і спостерігається низька якість робіт. Щорічне зростання цін в деяких аеропортах становить від 20 до 40 %, в той час як у більшості європейських країн він не перевищує 4 %. Таким чином, необхідно розглядати наземний сервіс як значущий сектор прибутку і економії витрат, який утворює самостійний конкурентоспроможний ринок, який закріплюється на законодавчому рівні [20].

Можна використовувати зарубіжний досвід у даному питанні, так як в світі на ринку послуг з наземного обслуговування давно реалізуються процеси лібералізації, формуються об'єднання мережевих операторів, розвиваються механізми аутсорсингу.

3. Стимулювання створення низькобюджетних авіакомпаній. Як показав аналіз, важливим чинником розвитку ринку регіональних і місцевих перевезень є діяльність низьковитратних авіакомпаній. Умовами зниження тарифів можуть вважатися: економія палива на нових типах повітряних суден, експлуатація літаків одного типу для зниження витрат на технічне обслуговування та навчання співробітників, скорочення списку пропонованих послуг, створення альянсів з компаніями, пільги з боку бюджетів у вигляді компенсацій або зменшення (або повної відміни) податкових виплат, спрощена система маршрутів і тарифікації, реалізація квитків без агентів. Концепція низькобюджетних авіаперевізників популярна за кордоном, де авіакомпанії дискаунтери є сильними конкурентами традиційних перевізників [22].

Таким чином, під розвитком сучасного ринку авіаперевезень слід розуміти перехід до створення такого механізму його функціонування, який здатний забезпечити збалансоване ставлення між сегментами галузі повітряного транспорту, рівнями управління галузевими підсистемами, ринковими цілями господарюючих суб'єктів і інтересами держави.

В процесі розвитку авіагалузі важливо вирішувати такі завдання, як:

- розмежування ринку на сегменти авіаперевезень;
- застосування різноманітних форм взаємодії;
- збільшення кількості рейсів за рахунок створення трансферних пасажиропотоків,
- перевезень в регіонах вузловими аеропортами (хабами);
- технічне удосконалення;
- становлення єдиної аеропортової мережі в сукупності з ефективним використанням майна аеропортів;
- а також підвищення інвестиційної активності авіаційних підприємств.

1.2. Особливості інвестування розвитку авіаційного підприємства

Для розкриття змісту даного питання спочатку розглянемо економічну сутність інвестицій.

Згідно пункту 1 статті 2 Закону України «Про інвестиційну діяльність»: «Інвестиційною діяльністю є сукупність практичних дій громадян, юридичних осіб і держави щодо реалізації інвестицій» [14].

Ефективність інвестиційної діяльності визначається рівнем використання інвестиційних ресурсів, як на мікро-, так і на макрорівні. Як свідчить світовий досвід, найефективніший шлях розвитку економіки полягає в ресурсозберігаючій інвестиційній стратегії, яка передбачає не тільки економію трудових, фінансових і матеріально-технічних ресурсів, а також і часу. Важливе значення в питаннях структурних перетворень національної економіки має інтеграція промислового та фінансового капіталу та активізація на цій основі інвестиційних процесів [22].

Авіаційна промисловість в Україні – це галузь, що реально може приносити Україні прибутки. Україна здатна розробити та презентувати конкурентоздатні проекти не тільки на регіональному, а й на світовому рівнях.

Стабільна та ефективна робота авіакомпаній є, безперечно, важливою умовою нормального функціонування економіки України. Однією з головних проблем авіаційної транспортної сфери є пошук джерел формування інвестиційних ресурсів.

Головною особливістю політики розвитку авіаційної галузі національної економіки України є залучення вітчизняних й іноземних інвестицій. Інвестиційні проекти необхідно розробити, проаналізувати їх сильні та слабкі сторони, забезпечити їх фінансування, представити потенційним інвесторам та ефективно управляти процесом їхньої реалізації.

З погляду оцінки інвестиційної привабливості та обґрунтування інвестиційних рішень повинні закладатися як фінансові інтереси окремих

інвесторів та авіакомпаній, так і економічні інтереси регіону та держави, які обслуговується.

Грунтовне дослідження різних аспектів інвестиційного розвитку авіапідприємств виконали в своїх працях Брюховецька Н.Ю., Борщ Л.М., Буглак О., Кулаєв Ю.Ф. [4, 3, 5, 19] та ін..

В Україні відбувається серйозна трансформація соціально-економічної системи, як і в багатьох інших країнах пострадянського простору. У пошуках важелів більш ефективного розвитку часто аналізуються тільки методи управління, економічні фактори або інші чисто раціоналістичні питання [13].

В Україні працюють такі авіаційні підприємства, котрі можна класифікувати таким чином: аеродроми та аеропорти; підприємства, що працюють в області літако - і приладобудування; заводи, що роблять устаткування для радіозв'язку, навігаційне й інше електронне бортове устаткування; агентства з продажу авіаційних перевезень тощо [20].

Потенціал ринку авіаційної техніки - досить великий у регіональному та світовому масштабах. Однак, внутрішній ринок складно оцінювати, але й не можна ігнорувати. Його розвиток неможливий без сприяння з боку держави.

Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року має на меті приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними стандартами, задоволення потреб держави у забезпеченні стабільного розвитку авіаційної галузі, підвищення ефективності управління державним майном, забезпечення набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування [25].

Запропоновані такі способи та шляхи досягнення мети:

- 1) забезпечення реконструкції та модернізації, будівництва, зокрема:
 - аеродромів та аеродромних об'єктів (поверхні, призначені для посадки, руху, зльоту, руху наземного транспорту на території аеродрому, стоянки повітряних суден, об'єкти обслуговування повітряного руху, ґрунтові елементи аеродрому, візуальні засоби забезпечення польотів, засоби зв'язку, навігації та

спостереження, забезпечення авіаційної безпеки, об'єкти та засоби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, електрозабезпечення аеродрому, метеорологічного обслуговування, споруди та мережі інженерних комунікацій, які забезпечують роботу аеродромних об'єктів);

- об'єктів інфраструктури аеропортів (цехи бортового харчування, вантажні та пасажирські термінальні комплекси, об'єкти забезпечення авіаційним паливом), об'єктів неавіаційної діяльності тощо;

- об'єктів наземної інфраструктури, що належать українським повітряним перевізникам (авіаційно-технічні бази, ангарні комплекси, профілакторії, навчально-тренажерні центри, складські об'єкти, адміністративні будівлі), за рахунок їх власних коштів;

- аеродромів спільного використання та їх об'єктів за погодженням з відповідними органами державної влади, у сфері управління яких перебувають такі аеродроми або органами місцевого самоврядування, у власності яких перебувають такі аеродроми;

2) забезпечення доступності інфраструктури аеропортів для маломобільних груп населення методом впровадження відповідних вимог до аеропортів, у тому числі щодо обов'язкової наявності у кожному з них амбулаторного ліфта;

3) забезпечення з урахуванням змін, які відбулися під час будівництва, реконструкції та модернізації аеропортів (як приклад — будівництво інвесторами пасажирських термінальних комплексів та інших об'єктів інфраструктури в міжнародних аеропортах «Київ» («Жуляни»), «Харків», «Одеса», «Дніпро»):

- розподілу комплексу споруд та об'єктів аеропортів на аеродроми або аеродромні об'єкти та об'єкти, котрі не належать до аеродромних, з визначенням їх балансоутримувача в порядку, що передбачене законодавством;

- створення та розвитку єдиної державної мережі аеродромів в результаті їх об'єднання та передачі аеродромів комунальної і державної форми власності

до сфери управління Міністерства інфраструктури України з подальшим закріпленням аеродромних об'єктів та аеродромів на праві господарського відання за визначеним Міністерством інфраструктури державним підприємством;

4) збереження у державній власності аеродромів міжнародних аеропортів «Львів» та «Бориспіль»;

5) повернення у державну власність аеродромів міжнародних аеропортів: «Київ» («Жуляни»), «Дніпро», «Харків», «Сімферополь», «Донецьк», «Одеса»;

6) повернення у державну власність і збереження в ній інших аеродромів та аеродромних об'єктів, у тому числі у разі їх будівництва, реконструкції за рахунок державних коштів (або кредитних коштів, залучених під державні гарантії);

7) експлуатація аеродромів на підставі договору з державним підприємством — балансоутримувачем аеродромів;

8) забезпечення експлуатації, розвитку та утримання аеродромів за рахунок аеропортових зборів та інших джерел, які не заборонені законодавством;

9) визначення фінансово-правових відносин між експлуатантом аеропортів щодо використання, утримання та розвитку аеродромів й державним підприємством — балансоутримувачем аеродромів;

10) передача з комунальної в державну власність аеродромів, реконструкція та будівництво яких здійснена за рахунок державних коштів (або кредитних коштів, які були залучені під державні гарантії) в рамках виконання Державної цільової програми з підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу з урахуванням зобов'язань органів місцевого самоврядування щодо передачі збудованих та реконструйованих аеродромних об'єктів у державну власність;

11) передача аеропортових та аеродромних об'єктів, які збудовані або реконструйовані під час виконання Державної цільової програми з підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу,

із сфери управління Укрєвроінфрапроекту до сфери управління Міністерства інфраструктури;

12) створення організаційних, правових та економічних передумов для авіакомпаній, що базуються в аеропортах;

13) забезпечення залучення приватних інвестицій у розвиток аеропортів, особливо об'єктів інфраструктури аеропортів, які призначені для наземного обслуговування повітряних суден, екіпажів, пасажирів, пошти, обробки багажу, кейтерингу, вантажу, для технічного обслуговування повітряних суден, об'єктів забезпечення авіаційним паливом та неавіаційної діяльності шляхом їх надання (крім аеродромів та аеродромних об'єктів) інвесторам в оренду, управління, концесію, спільну діяльність або відчуження таких об'єктів чи корпоративних прав на них (крім аеродромів та аеродромних об'єктів) у порядку, передбаченому законодавством;

14) забезпечення створення правових та організаційних передумов для залучення інвесторів до розвитку аеропортів як експлуатантів аеропортів;

15) забезпечення рівності прав усіх суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від форми власності, які провадять діяльність в аеропортах України;

16) вирішення питання щодо підписання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС і здійснення процесу лібералізації ринку міжнародних авіаційних перевезень;

17) проведення відповідними органами державної влади разом з органами місцевого самоврядування інвентаризації земель аеродромів та аеропортів;

18) створення сприятливих умов для розвитку базової наукової установи, котра здійснює проектування та науковий супровід програм розвитку аеропортів.

З метою комплексного підходу до розв'язання проблем розвитку транспортної інфраструктури держави й авіації в цілому під час проведення робіт з будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури аеропортів необхідно передбачити її інтеграцію до інфраструктури міського електричного, автомобільного та залізничного транспорту, щоб створити цілісні транспортні

вузли з поєднанням усіх видів транспорту.

Під час визначення конкретних завдань і заходів враховано їх взаємозв'язок, узгодженість з іншими програмами, повноту та всебічність.

Завдання і заходи, які передбачені інвестиційною програмою, враховують потреби населення маломобільних груп та осіб з інвалідністю шляхом встановлення вимог до аеропортів, у тому числі щодо обов'язкової наявності у кожному з них амбулаторного ліфта.

Окрім того, до основних завдань та заходів необхідно віднести підписання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС у 2016 році. Додатково з метою лібералізації повітряного сполучення України з іншими державами світу буде запроваджено поетапний перегляд міжурядових угод. У результаті виконання програми передбачається [25]:

- збільшення загального пасажиропотоку до рівня 24,3 млн. пасажирів до 2023 року (більш як удвічі порівняно з 2015 роком);

- збільшення пропускної спроможності аеропортів удвічі, а також приведення рівня надання послуг в аеропортах у відповідність з міжнародними стандартами;

- зменшення часу на наземне обслуговування кожного повітряного судна до 35—40 хвилин;

- підвищення удвічі транзитного потенціалу головного міжнародного авіаційного транспортного вузла держави як запоруки успішного розвитку аеропортів;

- активізація державно-приватного партнерства з утримання та експлуатації аеропортів та створення сприятливого інвестиційного клімату для розвитку авіаційної галузі;

- розвиток неавіаційної діяльності аеропортів до 40 % загальних доходів аеропортів;

- збільшення частки авіаційних перевізників, які працюють за моделлю «лоукост», до 30 % загального ринку авіаційних перевезень;

- створення не менш як 1000 додаткових робочих місць.

Фінансування інвестиційної програми здійснюється за рахунок власних коштів підприємств, у власності яких перебувають аеродромні об'єкти та аеропорти, аеродроми, а також залучених ними кредитних коштів, у тому числі під державні гарантії, коштів приватних інвесторів, державних коштів, а також інших не заборонених законодавством джерел [25].

Загальна потреба у залученні коштів для забезпечення розвитку аеропортів до 2023 року становить більш як 8,6 млрд гривень, з них 5 млрд гривень за рахунок інших джерел, у тому числі залучених під державні гарантії, надані в установленому законодавством порядку, в межах і за напрямками, які визначені законом про Державний бюджет України на відповідний рік, для забезпечення розвитку аеродромів та аеродромних об'єктів та близько 1,2 млрд гривень за рахунок коштів приватних інвесторів для забезпечення розвитку об'єктів інфраструктури аеропортів, які не належать до аеродромних [25].

Реалізація Авіаційної стратегії потребує наступних фінансових вкладень:

- програма розвитку та модернізації регіональних аеропортів України – розробити за рахунок частини наявного гранту ЄС на стратегічні проекти в транспортній галузі України, орієнтовна сума цих капіталовкладень в реконструкцію регіональних аеропортів – від 361 млн до 500 млн євро;

- дослідження регіональних аеропортів щодо відповідності стану їх інфраструктури та оцінки орієнтовного бюджету на їх реконструкцію у відповідності до вимог, вказаних вище, а також модернізацію авіаційної інфраструктури для регіональних аеропортів України та провайдера АНО – провести за рахунок залученого грантового або кредитного фінансування від національних фондів країн-партнерів та міжнародних фінансових інститутів;

- реконструкція аеропорту «Жуляни» (а саме подовження і посилення злітно-посадкової смуги для прийому без обмежень повітряних суден А321/В737-900) – за рахунок залученого кредитного фінансування, а розвиток під'їзних автошляхів та якісного наземного сполучення з цим аеропортом

різними видами громадського транспорту – за рахунок коштів місцевого бюджету;

- розбудова сучасної транзитної інфраструктури в міжнародному аеропорту «Бориспіль» - за рахунок зменшення частки чистого доходу, що відраховуються ним до державного бюджету;

- розбудова інноваційних термінальних вантажних та пасажирських комплексів (мультиmodalних логістичних центрів) в аеропортах – за рахунок їх власників або механізмів державно-приватного партнерства.

В результаті реалізації авіаційної стратегії будуть:

- впроваджені правові норми ЄС в авіатранспортне законодавство України;
- забезпечена інтеграція України у Спільний авіаційний простір з ЄС;
- створений конкурентоспроможний авіаційний ринок європейського рівня;

- лібералізовані авіаційні сполучення з країнами Європи, Америки, Азії, Африки та Близького Сходу;

- оновлений та суттєво збільшений флот повітряних суден вітчизняних авіакомпаній;

- створений дієвий механізм забезпечення суспільно важливих повітряних перевезень;

- забезпечена висока мобільність населення на рівні середніх показників країн ЄС;

- створена система кібернетичної безпеки цивільної авіації;
- створений єдиний центр збору та аналізу подій в цивільній авіації;
- запроваджена інформаційна система авіаційної безпеки;
- підвищений рівень екологічності використання повітряного транспорту;
- досягнута економія державних коштів шляхом запровадження прозорої системи обґрунтування, прийняття та здійснення державних закупівель, замовлень та виконання робіт, особливо із залученням міжнародних організацій;

- модернізовані вітчизняні аеропорти зі збереженням їх у державній власності як цілісних майнових комплексів, аеропортову інфраструктуру регіональних аеропортів приведено у відповідність із сучасними міжнародними вимогами і забезпечено прийняття ними повітряних суден типу Боїнг 737-800/900 та Ейрбас А320/321;

- прийняте законодавство та створені умови для концесійного управління об'єктами транспортної інфраструктури (з урахуванням міжнародного досвіду та підгалузевої специфіки);

- збільшена кількість залучених приватних інвестицій в інфраструктуру вітчизняних аеропортів (термінальну, аеродромну, логістичну тощо) та національних провайдерів АНО;

- впроваджена система ефективного управління державними аеропортами та державною часткою в інших аеропортах (у разі корпоратизації або акціонування та отримання частки акцій від комунальних чи приватних аеропортів за надання чи сприяння фінансування в модернізацію інфраструктури від держави);

- запроваджений «єдиний транспортний квиток» для інтермодальних пасажирських перевезень, в тому числі авіаційним транспортом;

- перерозподілені вантажні авіаційні потоки від зарубіжних аеропортів на аеропорти України, в тому числі в рамках проекту «Новий шовковий шлях», з відповідним додатковим завантаженням наземної транспортної інфраструктури й розбудови мультимодальних транзитних сполучень через Україну;

- відроджений транзитний потенціал повітряного простору України та суттєво підвищений масштаб та якість транзитних пасажирських потоків через головний вузловий аеропорт – «Бориспіль»;

- аеронавігаційна система України інтегрована до європейської з урахуванням вимог до охорони навколишнього природного середовища;

- впроваджений повітряний простір вільних маршрутів (FRA) та навігацію засновану на характеристиках (PBN), використання супутникової навігації (GNSS), як основного засобу навігації;

- створена сучасна, економічна, гнучка, ефективна інфраструктура зв'язку, навігації та спостереження для забезпечення організації повітряного руху з урахуванням завдань Європейського мастерплану ЗНС;

- зміцнена конкурентна позиція Украероруху, як надійного провайдера аеронавігаційного обслуговування у європейському регіоні;

- наближення показників Украероруху до середньоєвропейських ключових показників діяльності;

- відновлені потоки повітряного руху через повітряний простір на сході України та над відкритим морем, де велика відповідальність за забезпечення аеронавігаційного обслуговування покладена на Україну;

- впроваджено нормативно-правове регулювання виробництва, розробки та експлуатації безпілотних авіаційних комплексів;

- інтегровані системи управління в авіапідприємствах;

- збільшена чисельність працюючих в авіатранспортній галузі;

- створені сучасні тренувальні центри підготовки льотного складу;

- приведена у відповідність зі стандартами EASA всю систему професійної підготовки авіаційних фахівців.

Залежно від реалізації Авіаційної транспортної стратегії очікується досягнення наступних показників:

- зростання пасажиропотоку через аеропорти України до 2030 року – до 71,2 млн. пасажирів на рік (з розрахунку щорічного приросту пасажиропотоку – 15 % до 2023, 10 % – з 2023 по 2030 рік);

- зростання частки пасажиропотоку потоку через регіональні аеропорти – до 50 % від загального обсягу;

- збільшення частки пасажиропотоку, перевезеного авіакомпаніями лоукост – до 35% від загального обсягу;

- збільшення показника кількості авіаподорожей в рік на душу населення – до 0,5-1;
- зменшення мінімальної вартості квитка до 25-30 євро;
- збільшення мережі внутрішніх маршрутів втричі, міжнародних – вдвічі;
- залучення авіаційного транзитного вантажного потоку через столичні та регіональні аеропорти України;
- створення мультимодальних комплексів в аеропортах;
- збільшення транзитного потоку повітряного простору України втричі;
- зростання показника IFR-movements в середньому на 5,1% щорічно до 2030 року;
- залучення приватних інвестицій в інфраструктуру вітчизняних аеропортів – в сумі 500 млн доларів.

Прогнозні показники розвитку авіаційного транспорту в результаті реалізації авіаційної стратегії та його вплив на розвиток економіки України показано в таблицях 1.3, 1.4 та 1.5.

Таблиця 1.3

Базовий сценарій впливу залучених інвестицій авіаційними підприємствами на економіку України

Базовий сценарій	2016	2020	2025	2030
кількість пасажирів, млн пасажирів	13	20	27	36
обсяг інвестицій (власні та залучені кошти), млн грн	616	616	616	616
прогноз річних доходів аеропортів, млрд грн	5	7	10	15
прогноз річних доходів авіакомпаній, млрд грн	19	30	41	53
оціночний кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни, млрд грн	75	114	159	212
оцінка росту кількості робочих місць в авіації, тис робочих місць	44	69	94	122

Джерело: складено та узагальнено автором на основі аналізу джерел [5],[20], [10]

Таблиця 1.4

Реалістичний сценарій впливу залучених інвестицій авіаційними

підприємствами на економіку України

Реалістичний сценарій	2016	2020	2025	2030
кількість пасажирів, млн пасажирів	13	24	44	71
обсяг інвестицій (власні та залучені кошти), млн грн	616	8 956	6 556	616
прогноз річних доходів аеропортів, млрд грн	5	8	15	25
прогноз річних доходів авіакомпаній, млрд грн	19	30	41	53
оціночний кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни, млрд грн	75	137	253	408
оцінка росту кількості робочих місць в авіації, тис робочих місць	44	83	152	245

Джерело: складено та узагальнено автором на основі аналізу джерел [5],[20], [10]

Таблиця 1.5

Оптимістичний сценарій впливу залучених інвестицій авіаційними підприємствами на економіку України

Оптимістичний сценарій	2016	2020	2025	2030
кількість пасажирів, млн пасажирів	13	24	48	100
обсяг інвестицій (власні та залучені кошти), млн грн	616	8 956	20 493	4 616
прогноз річних доходів аеропортів, млрд грн	5	8	17	35
прогноз річних доходів авіакомпаній, млрд грн	19	36	73	151
оціночний кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни, млрд грн	75	137	279	575
оцінка росту кількості робочих місць в авіації, тис робочих місць	44	83	167	345

Джерело: складено та узагальнено автором на основі аналізу джерел [5],[20], [10]

Низький рівень інвестицій в основний капітал підприємств авіаційного транспорту через відсутність економічних та правових гарантій захисту інтересів інвесторів.

Негативні тенденції в галузі авіації значною мірою є результатом кризових явищ в економіці України, а саме: недостатня ефективність державного регулювання діяльності авіаційного транспорту внаслідок суттєвого відставання в створенні сучасної законодавчої бази, а також невиправдано частих реорганізацій уповноваженого органу авіаційної влади; недостатньо ефективно або не цільове використання авіаційними підприємствами наявних основних виробничих фондів, підвищення собівартості перевезень і, як наслідок, авіаційних тарифів; матеріально-технічних ресурсів [19].

Також необхідно відмітити низький рівень інвестицій в основний капітал підприємств авіаційного транспорту через відсутність економічних та правових гарантій захисту інтересів інвесторів. Для подолання вищезазначених негативних явищ необхідно вирішити наступне [20]:

- знизити тарифи на авіаційні перевезення на внутрішніх повітряних лініях за рахунок зниження собівартості перевезень і створення умов для вільної конкуренції перевізників на внутрішньому ринку;

- забезпечити збереження стійкого росту об'єму перевезень на міжнародних повітряних лініях, зовнішньополітичну підтримку і захист інтересів українських авіаперевізників, збільшення конкурентоспроможності українських авіакомпаній, розширення сфер їх діяльності;

- зберегти в державній власності найважливіші підприємства та об'єкти, що мають стратегічне значення і забезпечують безпеку функціонування цивільної авіації;

- створити умови для ефективної інвестиційної діяльності.

Надзвичайно важливим є питання необхідності всебічного аналізу перспективи такої сфери – регіональну та глобальну конкурентоздатність української авіаційної промисловості за наступними напрямками [16]:

- дослідити потенціал України в даній галузі, де слід враховувати реальну ситуацію на підприємствах;

- вивчити ситуацію на світовому ринку літаків цивільної авіації та позиції України на ньому;

- проаналізувати шляхи виходу галузі з кризи: всі можливі шляхи впровадження нових видів продукції, способи міжнародної кооперації тощо;

- проаналізувати необхідні для цього ресурси та можливість їх залучення;

- визначити необхідні заходи з боку держави.

Отже, головною особливістю інвестиційної політики України стосовно підприємств авіаційної галузі, без сумніву, є також створення середовища для розширення позабюджетних джерел фінансування капітальних вкладень, залучення вітчизняних, а також іноземних інвестицій. Такі процеси повинні базуватися на подальшому вдосконаленні державної підтримки інвестиційних проектів і нормативно-законодавчої бази.

Одним із можливих шляхів виходу України з глибокої економічної кризи

є напрям щодо радикальної зміни інвестиційної політики держави з метою її впливу на інвестиційний процес за допомогою ринкових регуляторів, таких як: податковий – за рахунок надання податкових пільг, норм прискореної амортизації, здійснення її індексації, зниження податків; фінансово-кредитний – за рахунок зміни резервної норми, ставок банківських процентів, операцій на фондовому ринку; ціновий – за рахунок зниження вартості транспортних тарифів та енергоносіїв; митний – за рахунок зниження мита. При цьому надзвичайно важливим є активізація не тільки державних, але і корпоративних та приватних інвестицій. Приведення авіатранспортної інфраструктури у відповідність з міжнародними вимогами є невід’ємною складовою частиною стратегії держави, яка спрямована на забезпечення конкурентоспроможності української економіки на світовому ринку.

1.3. Методичні підходи до здійснення процесу інвестування розвитку авіаційних підприємств

Розвиток наукоємного виробництва є важливим чинником піднесення економіки. Високотехнологічні галузі визначають випереджальний розвиток країни, формують конкурентоспроможність і прискорений розвиток національної економіки.

З метою формування ефективної системи управління наукоємних підприємств і забезпечення підвищення інвестиційної привабливості необхідно створення умов для виконання стратегічно значимих проектів і оцінки результату їх використання. Для вирішення даного завдання доцільно розробити економічні механізми, що дозволяють забезпечити послідовну реалізацію, коригування інвестиційних програм підприємств, а також експертизу прийнятих ефективних управлінських рішень. Крім того, в зв'язку з великими темпами науково-технічного прогресу необхідний перехід до сучасних моделей аналізу і

оцінки економічної і соціальної ефективності інвестиційної діяльності наукомістких підприємств. Діяльність таких підприємств стосується не тільки наукової та виробничої сфер, а й таких напрямків розвитку як фінансовий, інформаційний, кадровий, соціальний. У зв'язку з наявністю проблеми підвищення економічної ефективності наукомістких галузей, пов'язаної з ефективним інвестуванням капіталу, вигідне використання потенціалу підприємства є умовою подальшого розвитку [27].

Специфіка наукомістких інвестиційних проектів визначається їх довгостроковістю, багатогранним змістом, що розуміє собою невизначеність прогнозування і періодичну коригування інвестиційної програми. Успішна реалізація наукомістких інвестиційних проектів безпосередньо пов'язана з результатами наукових досліджень і розробок, які можуть бути непередбачуваними. У зв'язку з цим виникає необхідність обов'язкового обліку фактора ризику [18].

У процесі інвестиційної діяльності у керівництва підприємства виникає проблема з необхідністю фінансування різного роду проектів, якому відповідають сукупність певних цілей. З різноманіття варіантів обирають ті проекти, які в поточний момент часу відповідають можливостям підприємства і будуть приносити вигоду у вигляді грошового доходу або поліпшення якісних характеристик діяльності або продукції підприємства [20]. Формування інвестиційної програми, що складається з реальних проектів, може бути реалізовано за допомогою економіко-математичних методів.

Під методом формування інвестиційної програми наукоємного підприємства розуміється систематизована сукупність дій з відбору інвестиційних проектів, реалізація яких спрямована на досягнення стратегічних цілей підприємства [3].

Всі методи формування інвестиційної програми можна розділити на однокритеріальні і багатокритеріальні. До перших відносять:

- 1) методи з ранжируванням за обраним критерієм ефективності:

- метод на основі індексу можливих втрат NPV (англ. Net present value - чиста приведена вартість);

- метод на основі індексу загальної рентабельності;

- аналіз проектів різної тривалості;

2) економіко-математичні методи:

- метод «рюкзака»;

- метод Г. Альбаха;

- методи стохастичного програмування;

- метод Дж. Діна;

- метод В. В. Новожилова.

Основні багатокритеріальні методи:

1) Метод експертних оцінок;

2) Метод аналізу ієрархій.

Однокритеріальні методи базуються на відборі інвестиційних проектів на основі тільки економічних показників і не враховують інші цілі підприємства, а також містять безліч припущень, які не відповідають реальним умовам. Багатокритеріальні методи засновані на суб'єктивних оцінках, що знижує точність результату і вимагають наявності недоступної інформації по проектам [7; 8]. Таким чином, для формування оптимальної інвестиційної програми наукоємного підприємства необхідно використовувати сукупність методів і моделей, що дозволяють врахувати якісні та кількісні характеристики проектів, а також фінансові обмеження.

В сучасних умовах більшість наукоємних підприємств, що реалізують різноманітні інвестиційні проекти, розробляють власні методики формування інвестиційних програм. Нижче розглянуто практичний приклад процедури формування інвестиційної програми чинного наукоємного підприємства [4]. Процедура затверджена офіційними внутрішніми документами організації, що включають «Положення про порядок формування інвестиційних програм». Згідно з цим документом послідовність формування інвестиційної програми

повинна включати наступні етапи:

1. Актуалізація документів і програм, що визначають основні напрямки інвестиційної діяльності.
2. Розробка цільових показників і обмежуючих умов.
3. Розробка виробничих програм, що задовольняють цільових показників і обмежує умов.
4. Визначення переліку проектів на підставі виробничих програм.
5. Підготовка вихідної інформації по інвестиційним проектам.

Аналізуються проекти:

- запущені в періоди, що передують плановому;
- передбачувані до початку реалізації в планованому періоді.

6. Аналіз проектів. Етап передбачає первинний відбір проектів в залежності від стратегії. Для комерційних проектів потрібно необхідна прибутковість передбачуваних вкладень.

7. Актуалізація інформації по проектам, започаткованим в попередні періоди. Перевіряється їх доцільність в рамках діючої стратегії і відповідність планових показників з фактичними. В результаті перевірки можливе продовження або завершення інвестування в поточні проекти.

8. Розгляд та узгодження інвестиційних проектів.

9. Створення і структурування портфеля проектів. Всі проекти класифікують на комерційні і некомерційні.

10. Ранжування проектів проводять по кожній групі інвестиційних проектів окремо. Для комерційних проектів авіаційних підприємств розраховують інтегральний показник F за формулою:

$$F = \left(1 - \frac{R}{100\%}\right) \frac{\sum CF_0}{\sum CF_i} \left(1 - \frac{PPI}{N}\right), \quad (2.1)$$

де R - сумарний ризик проекту; $\sum CF_0$ - сумарний недисконтований грошовий потік по операційній діяльності; $\sum CF_i$ - сумарний недисконтований грошовий потік по інвестиційній діяльності; PPI - дисконтований період

окупності; N - горизонт розрахунку. Проекти, що мають максимальне значення інтегрального показника мають перевагу при включенні їх в інвестиційну програму підприємства. Ранжування некомерційних проектів проводять шляхом об'єднання проектів по рангах відповідно з якісними ознаками.

Проекти, що мають максимальне значення інтегрального показника мають перевагу при включенні їх в інвестиційну програму підприємства. Ранжування некомерційних проектів проводять шляхом об'єднання проектів по рангах відповідно з якісними ознаками.

11. Оптимізація портфельів проектів. Портфель інвестиційних проектів вважається оптимізованим, якщо він задовольняє всім цільовим показникам і обмежує умови. На даному етапі проводять:

а) відбір проектів на основі ранжирування по стратегічній важливості та інтегральним показником ефективності (рис. 1.2).



Рис.1.2. Ранжування інвестиційних проектів на основі стратегічних цілей та інтегрального показника

Джерело: складено автором за матеріалами дослідження

Безальтернативні рішення приймають по проектам груп 1, 4. Метод дозволяє скоротити число проектів для більш детального розгляду і повторити аналіз тільки для груп 2, 3;

б) формування портфеля на основі аналізу чотирьох базових параметрів проекту: чистого приведенного доходу, наведеного обсягу інвестицій, дисконтованого періоду окупності, інтегрального ризику (оцінюється якісно: низький / високий). Крім того, проекти відбирають в інвестиційну програму з урахуванням фінансових обмежень.

12. Узгодження відібраних проектів і оформлення документа «інвестиційна програма», в якому крім переліку інвестиційних проектів вказують терміни їх виконання.

13. Уточнення інвестиційної програми з урахуванням ліміту фінансування.

14. Формування остаточного варіанту інвестиційної програми.

Розглядаючи процедуру формування інвестиційної програми, описану вище, можна виділити ряд недоліків.

1. Інтегральний показник, за допомогою якого ранжуються комерційні інвестиційні проекти, враховує лише економічні критерії ефективності інвестицій. Сумарний ризик по проекту оцінюють якісно за допомогою експертної оцінки, що знижує об'єктивність результату.

Крім того, інтегральний показник не враховує стратегічні цілі підприємства, специфіку проекту.

2. Ранжування некомерційних проектів проводять на основі міркувань виробничої і технологічної необхідності. Формуються ранги за якісними ознаками, що характеризують пріоритетність проектів в поточний момент для підприємства. Таким чином, реалізація проектів буде залежати лише від думки експертів.

3. Класифікація проектів на комерційні та некомерційні не враховують специфіку наукомістких підприємств, яка полягає в наявності великої частки інноваційних проектів, які мають найбільше стратегічне значення для підвищення рівня конкурентоспроможності.

4. Відсутність чіткої шкали для критерію інтегральної ефективності і можливості розподілу інвестиційних проектів в залежності від даного показника

на вигідні і неефективні.

5. Облік лише економічних характеристик в інтегральному показнику і якісної оцінки стратегії значимості не дозволяє проектам з високими науково-технічними або споживчими характеристиками конкурувати з проектами, що мають перевагу з точки зору високої окупності.

6. Другий етап оптимізації портфеля проектів також заснований на економічних характеристиках з додаванням якісної оцінки ризику. Весь процес формування інвестиційної програми побудований на відборі інвестиційних проектів з максимальним доходом і мінімальним, на думку експерта, ризиком.

Таким чином, для формування ефективною інвестиційної програми авіаційного підприємства необхідно:

- 1) враховувати інноваційну складову діяльності;
- 2) розробити систему показників, заснованої не тільки на економічних критеріях ефективності інвестицій;
- 3) забезпечити максимальне число кількісних оцінок для підвищення якості результату;
- 4) передбачити ранжування проектів в загальній сукупності з метою врахування стратегічних цілей підприємства;
- 5) формувати інвестиційну програму наукоємного підприємства на довгострокову перспективу з можливістю її коригування.

Використання інтегрального показника, що враховує всі характеристики проекту за різними напрямками діяльності, дозволить спростити відбір проектів до програми і уникнути зайвих розрахунків. Крім того, поєднання всіх критеріїв в єдиному інтегральному показнику дозволяє проводити оптимізацію створеного інвестиційного портфеля тільки по обмеженням первісного інвестиційного капіталу. Перевагою методу є математично формалізована процедура відбору за допомогою послідовного структурування складного завдання у вигляді ієрархічної системи. Крім того, метод аналізу ієрархій застосовуємо для комплексного розгляду інвестиційних проектів, він враховує всю

різноманітність аспектів, які прямо чи опосередковано впливають на прийняття рішень. Одним з елементів новизни проведеного дослідження є ієрархічна система показників оцінки інвестиційних альтернатив наукоємного підприємства [4].

Збалансована система показників, що враховує цілі підприємства, визначає собою ієрархічну структуру критеріїв оцінки інвестиційних проектів. Верхній рівень ієрархії представляє собою головну мету підприємства – підвищення ефективності інвестиційної діяльності підприємства. Другий рівень ієрархії доцільно розділити на укрупнені групи характеристик інвестиційних проектів: споживчі, науково-технічні, економічні і т.д. Критерії нижнього рівня системи показників конкретизують склад укрупнених груп показників попереднього рівня ієрархії.

Побудова ієрархічної системи показників дає уявлення про цілі підприємства та фактори, що впливають на їх досягнення. Окрім того, система дозволяє розрахувати інтегральний показник ефективності по кожному проекту для обґрунтування прийнятих рішень в процесі формування інвестиційної програми. Інтегральний показник враховує всі особливості проекту і визначає значимість його з точки зору досягнення стратегічних цілей компанії.

Характеристики конкретних інвестиційних проектів відображаються на нижньому рівні ієрархії. Кожен елемент ієрархії впливає на верхній рівень системи показників, але сила впливу різна. Величину впливу кожного критерію оцінки на головну мету ієрархії можливо визначити за допомогою парного порівняння критеріїв оцінки інвестиційних проектів і укрупнених груп, до складу яких вони входять. Аналізу піддають всі рівні ієрархічної системи показників, а також розглядають інвестиційні проекти в рамках конкретних критеріїв. Парне порівняння найбільш властиво людському інтелекту і не викликає ускладнень. Перевага такого порівняння полягає в точності оцінки і простоті аналізу. Порівняння якісних характеристик показників ієрархії проводять за допомогою експертного аналізу на основі дев'ятибальної шкали

(табл. 1.6).

Таблиця 1.6

Шкала бальних оцінок

Шкала інтенсивності	Якісне судження
1	Рівна важливість, критерії мають однакову значимість
3	Помірне перевагу одного критерію над іншим
5	Істотне перевагу одного критерію над іншим
7	Значне перевагу одного критерію над іншим
9	Сильне перевагу одного критерію над іншим
2, 4, 6, 8	Проміжні значення, використовувані при незначному відмінності критеріїв між собою

Джерело: складено автором на основі [44]

Елементи матриці порівнянь ($\rho_{ij}, i, j = 1, n$) приймають значення від 1 до 9. Експерти оцінюють значимість критеріїв за такими правилами:

- якщо критерії i і j однаково важливі $\rho_{ij} = 1$;
- якщо критерій i незначно важливіше критерію j , $\rho_{ij} = 3$;
- якщо критерій i значно важливіше критерію j , $\rho_{ij} = 5$;
- якщо критерій i явно важливіше критерію j , $\rho_{ij} = 7$;
- якщо критерій i за своєю значимістю абсолютно перевершує критерій j , $\rho_{ij} = 9$.

Окрім того, якщо $\rho_{ij} = c$, то $\rho_{ji} = 1/c$ і якщо критерії мають однакову важливість, то $\rho_{ij} = \rho_{ji} = 1$, зокрема, $\rho_{ij} = 1$ для всіх i [4]. Кількісні критерії ієрархічної системи оцінюються на основі розрахунку відносин абсолютних значень показників за розглянутими проектами.

Для кожної з матриць розраховується головний вектор і вектор пріоритетів, який виходить шляхом нормалізації головного вектора. Вектор пріоритетів дозволяє оцінити значимість критерію або інвестиційного проекту всередині оцінюваної групи.

Пріоритетність інвестиційного проекту визначається максимальним значенням інтегрального показника ефективності.

Таким чином, метод аналізу ієрархій дозволяє побудувати рейтинг інвестиційних проектів, виходячи з найбільш пріоритетних завдань

підприємства і розрахувати інтегральний показник ефективності кожного проекту. За допомогою цього методу складне завдання вибору рішення замінюється на послідовність простих етапів, кожен з яких полягає в оцінці двох альтернатив. Подання вихідних даних у вигляді ієрархії дозволяє піти від обчислення складних залежностей між показниками.

В якості наступного етапу формування інвестиційної програми наукомістких підприємств пропонується розрахунок порогового значення інтегрального показника ефективності. Проекти, у яких інтегральний показник має значення нижче порогового, визнають неефективними [30].

При регулярному використанні методу аналізу ієрархій для відбору найбільш перспективних інвестиційних альтернатив з'являється можливість вести статистику, яка показує, яке значення інтегрального показника дозволяє інвестувати в проект з мінімальними ризиками для підприємства. На основі обробки статистичних даних проводять розрахунок порогового значення інтегрального показника ефективності, який є вирішальним критерієм включення проектів в інвестиційну програму. Граничне значення інтегрального показника, отримане статистичним методом, має єдину розмірність при постійній кількості проектів в наборі альтернатив. При збільшенні або зменшенні числа проектів в програмі, порогове значення інтегрального показника ефективності буде залежати від номенклатури інвестиційного портфеля. Абсолютне значення порогового показника визначають за таким алгоритмом [17].

1. Необхідно визначити середнє значення інтегрального показника за інвестиційною програмою.

2. До реалізації беруть тільки ті проекти, інтегральний показник ефективності яких перевищує певний відсоток від середнього значення.

Даний коефіцієнт визначається для кожного підприємства на основі обробки статистичних даних. Розглянуті етапи запропонованої процедури, а саме інтегральна оцінка проектів та відбір найбільш привабливих альтернатив на

основі порівняння з пороговим значенням інтегрального показника ефективності можуть привести до формування остаточного варіанту інвестиційної програми за умови відповідності основних параметрів проектів потенційним можливостям підприємства [17; 33].

Таким чином, значущість викладеного вище полягає в наступних результатах:

1) обґрунтовано застосування методу аналізу ієрархій в процедурі відбору інвестиційних проектів в програму реалізації авіаційного підприємства.

2) доведено, що використання значного обсягу кількісних показників при проведенні оцінки інвестиційних проектів дозволить підвищити точність і достовірність аналізу.

3) введено додатковий етап процедури формування інвестиційної програми авіаційних підприємств у вигляді розрахунку порогового значення інтегрального показника ефективності проектів. Даний етап дозволяє скоротити число альтернатив інвестування з урахуванням статистичних даних по реалізації аналогічних капіталовкладень.

Таким чином, в сучасних умовах необхідні нові методи, інструменти та механізми оцінки ефективності інвестицій, що дозволяють з максимальною точністю проводити аналіз проектів для прийняття рішень про їх доцільність. Авіаційні підприємства характеризують зниженою інвестиційною активністю в зв'язку з підвищеною невизначеністю і ризикованістю проектів. Застосування методу аналізу ієрархій дозволить керівництву підприємств приймати обґрунтовані рішення про варіанти капіталовкладень, з метою максимізації прибутку, досягнення стратегічних цілей і вигідного конкурентного становища на ринку.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

У першому розділі магістерської роботи розкрити теоретико-методичні засади інвестування розвитку авіаційного підприємства, при цьому отримані наступні наукові результати:

- удосконалено визначення поняття розвитку сучасного ринку авіаперевезень. Під яким слід розуміти перехід до створення такого механізму його функціонування, який здатний забезпечити збалансоване ставлення між сегментами галузі повітряного транспорту, рівнями управління галузевими підсистемами, ринковими цілями господарюючих суб'єктів і інтересами держави. Відповідно до Цілей сталого розвитку запропоновані завдання їх досягнення в процесі функціонування авіаційних підприємств. До яких відносяться: розмежування ринку на сегменти авіаперевезень; застосування різноманітних форм взаємодії; збільшення кількості рейсів за рахунок створення трансферних пасажиропотоків, перевезень в регіонах вузловими аеропортами (хабами); технічне удосконалення; становлення єдиної аеропортової мережі в сукупності з ефективним використанням майна аеропортів; а також підвищення інвестиційної активності авіаційних підприємств;

- визначенні особливостей процесу інвестування авіаційних підприємств. Головною особливістю політики розвитку авіаційної галузі національної економіки України є залучення вітчизняних й іноземних інвестицій. Інвестиційні проекти необхідно розробити, проаналізувати їх сильні та слабкі сторони, забезпечити їх фінансування, представити потенційним інвесторам та ефективно управляти процесом їхньої реалізації. При цьому з погляду оцінки інвестиційної привабливості та обґрунтування інвестиційних рішень повинні закладатися як фінансові інтереси окремих інвесторів та авіакомпаній, так і економічні інтереси регіону та держави, які обслуговується. Основними особливостями сучасного процесу інвестування розвитку авіаційних підприємств є необхідність досягнення наступних цілей: збільшення загального пасажиропотоку до рівня

24,3 млн. пасажирів до 2023 року (більш як удвічі порівняно з 2015 роком); збільшення пропускної спроможності аеропортів удвічі, а також приведення рівня надання послуг в аеропортах у відповідність з міжнародними стандартами; зменшення часу на наземне обслуговування кожного повітряного судна до 35—40 хвилин; підвищення удвічі транзитного потенціалу головного міжнародного авіаційного транспортного вузла держави як запоруки успішного розвитку аеропортів; активізація державно-приватного партнерства з утримання та експлуатації аеропортів та створення сприятливого інвестиційного клімату для розвитку авіаційної галузі; розвиток неавіаційної діяльності аеропортів до 40 % загальних доходів аеропортів; збільшення частки авіаційних перевізників, які працюють за моделлю «лоукост», до 30 % загального ринку авіаційних перевезень; створення не менш як 1000 додаткових робочих місць.

- удосконалено методичний підхід до здійснення процесу інвестування розвитку авіаційних підприємств. В межах якого обґрунтовано застосування методу аналізу ієрархій в процедурі відбору інвестиційних проектів в програму реалізації авіаційного підприємства. Доведено, що використання значного обсягу кількісних показників при проведенні оцінки інвестиційних проектів дозволить підвищити точність і достовірність аналізу. Введено додатковий етап процедури формування інвестиційної програми авіаційних підприємств у вигляді розрахунку порогового значення інтегрального показника ефективності проектів. Даний етап дозволяє скоротити число альтернатив інвестування з урахуванням статистичних даних по реалізації аналогічних капіталовкладень.

У зв'язку з тим, що в сучасних умовах авіаційні підприємства характеризують зниженою інвестиційною активністю в зв'язку з підвищеною невизначеністю і ризикованістю проектів. Застосування методу аналізу ієрархій дозволить керівництву підприємств приймати обґрунтовані рішення про варіанти капіталовкладень, з метою максимізації прибутку, досягнення стратегічних цілей і вигідного конкурентного становища на ринку.

РОЗДІЛ 2.

АНАЛІТИЧНА ОЦІНКА ПРОЦЕСУ ІНВЕСТИВАННЯ РОЗВИТКУ КП «ХЕРСОНСЬКІ АВІАЛІНІЇ»

2.1. Організаційна характеристика КП «Херсонські авіалінії»

Комунальне підприємство «Херсонські авіалінії» на Півдні України – це регіональний аеропорт, який здатний обслуговувати внутрішні та міжнародні рейси, з пропускнуою здатністю до 400 пасажирів на годину (водночас на виліт та приліт). Злітно-посадкова смуга довжиною 2500 м і шириною 42 м дозволяє приймати сучасні середньо магістральні літаки В400-900 та А319/320/321, Embraer 145-195, MD, в тому числі в несприятливих погодних умовах [25].

Авіапідприємство – це транспортна база для авіаційних перевезень в центрі Херсонської області.

Аеродром: «Херсон Міжнародний»;

Місце знаходження: 8 км на північний захід від Херсона і 3,5 км на південний захід від с. Чернобаївка;

Клас (код) аеродрому: відноситься до класу В;

Власник аеродрому: Херсонська обласна рада;

Експлуатант аеродрому: КП ХОР «Херсонські авіалінії» та Міністерство оборони України;

Старший авіаційний начальник аеродрому: директор авіапідприємства.

Кодове позначення ІСАО: UKOH.

Географічні координати: широта - 46°40'33" - п.ш. довгота - 32°30'22" с.д.

«Херсонські авіалінії» займають територію площею 298 га, яка надає можливість передбачити розміщення логістичного центру з вантажним терміналом, щоб здійснити комерційну діяльність [25].

Наявність устаткування для обслуговування повітряних суден, технічний стан покриття аеродрому, а також забезпечення умов обслуговування пасажирів, вантажів і багажу створюють безпечне виконання рейсів та надання сервісу в Міжнародному аеропорту «Херсон».

Служби аеропорту, що здійснюють підготовку й обслуговування рейсів, сертифіковані згідно норм ІСАО, ІАТА. Функціонують прикордонні та митні пункти.

Проаналізувавши кількість наданих послуг, спостерігаємо, що протягом всього аналізованого періоду відбувалося зростання обсягів послуг міжнародних перевезень, внутрішні перевезення в 2018 році значно зменшилися внаслідок відміни рейсу Херсон - Київ, що виконувала АК «Мотор Січ» (рейс збитковий).

Авіапідприємством керує директор, якому підпорядковуються головні спеціалісти (головний бухгалтер, головний інженер), заступники по напрямкам функціональної діяльності аеропорту. Головним спеціалістам, заступникам директора підпорядковуються такі структурні підрозділи як служби, відділи, участки. Структура авіапідприємства нараховує 14 структурних підрозділів.

Схема організаційної структури комунального закладу «Херсонські авіалінії» наведена у додатку А.

Основними виробничими службами для обслуговування повітряних суден, вантажів, пасажирів є: аеровокзальний комплекс, служба організації перевезень (СОП), служба наземного обслуговування ПС (СНО). Функції забезпечення злету та посадки повітряних суден здійснюють: електро-світло-технічного забезпечення польотів (ЕСТОП), служба спецтранспорту (ССТ), база експлуатації радіотехнічного обладнання і зв'язку (БЕРТОЗ), служба аеродромна служба (АС). За організацію і проведення аварійно-рятувальних та пошукових робіт, гасіння пожеж, забезпечення авіаційної безпеки і режиму відповідають: служба пошуково та аварійно-рятувального забезпечення (АРПЗ) і служба авіаційної безпеки (САБ). Виконання комплексу заходів для інженерного забезпечення виконання робіт по модернізації, будівництву, капітальному і

поточному ремонту об'єктів підприємства здійснює відділ капітального будівництва.

Основна виробнича діяльність аеропорту полягає в виробництві послуг по аеропортовому обслуговуванню ПС. Споживачами цих послуг є авіакомпанії та інші власники ПС, які здійснюють польоти в аеропорт. Умовно весь комплекс аеропортового забезпечення рейсів можна розділити на три основних види послуг:

1. Забезпечення літаку вильоту: включає в себе забезпечення злету й посадки повітряного судна, понаднормової стоянки повітряного судна на пероні, аеронавігаційне обслуговування повітряного судна в зоні аеродрому, авіаційної безпеки, комплексне обслуговування ПС, надання на борт ПС метеорологічної інформації.

2. Обслуговування пасажирів: обслуговування пасажирів, що відлітають, користування аеровокзалом.

3. Обробка вантажів.

Діяльність в галузі цивільної авіації підлягає сертифікації на відповідність вимогам ІКАО, яка здійснюється відповідно до Повітряного Кодексу, авіаційних правил України та сертифікаційних вимог ЦА. Об'єктами сертифікації в авіапідприємстві є аеродром та аеропортова діяльність.

На даний час авіапідприємство має наступні сертифікати [25]:

- сертифікат аеродрому № АП 21-01, який виданий державною авіаційною Службою України. Цей сертифікат засвідчує, що аеродром відповідає вимогам законодавства України про цивільну авіацію та придатний до прийому повітряних суден;

- сертифікат відповідності (Пошукове та аварійно-рятувальне забезпечення та протипожежне забезпечення) №КНЕ-СПАРЗП-44-02, дата видачі: 01.11.2016;

- сертифікат відповідності (Служба спецтранспорту) №КНЕ-ССТ-223-01, дата видачі: 03.11.2016;

- сертифікат відповідності (служба організації перевезень) №КНЕ-СОП-221-01, дата видачі: 03.11.2016.

- сертифікат відповідності (аеродромна служба) №КНЕ-АС-222-01, дата видачі: 03.11.2016;

- сертифікат відповідності (служба наземного обслуговування) №КНЕ-СНО-228-01, дата видачі: 14.02.2017.

Аби здійснити фінансово-господарську діяльність, Херсонська обласна рада наділила авіапідприємство статутним фондом, розмір якого протягом 2015 - 2019 років збільшився з 11 610 тис грн до 23 759 тис грн станом на 31.12.2019 відповідно до доповнень до статуту авіапідприємства, внесеними рішеннями Херсонської обласної ради.

Авіапідприємство отримало кошти на поповнення статутного фонду з обласного бюджету на загальну суму 16 616,0 тис грн:

- у 2015 році - 8 384,0 тис грн,
- у 2016 році - 6 922,0 тис грн,
- у 2017 році - 10 583 тис грн,
- у 2018 році - 14 932 тис грн,
- у 2019 році - 18 336 тис грн.

Станом на 01.01.2015 згідно бухгалтерського обліку за фінансової звітності розмір зареєстрованого статутного фонду складав 15 030,0 тис грн, станом на:

- 01.01.2016 - 23 414,0 тис грн,
- 01.01.2017 - 25 937,0 тис грн,
- 01.01.2018 - 28 957,0 тис грн,
- станом на: 31.12.2019 - 30 336,0 тис грн.

З лютого 2017 року нова редакція Статуту підприємства знаходиться на розгляді та затвердженні в Херсонській обласній раді.

Середньооблікова чисельність особового складу підприємства складала:

- у 2015 році - 140 осіб,
- у 2016 році - 160 осіб,
- у 2017 році - 185 осіб,
- у 2018 році - 220 осіб,
- у 2019 році - 235 осіб.

Таким чином, «Херсонські авіалінії» є підприємством комунальної форми власності. Кількість працівників авіапідприємства разом з членами сім'ї не перевищує 50% чисельності населення м. Херсона, тому КП «Херсонські авіалінії» не є місто утворюючим підприємством.

Для пасажирів та відвідувачів аеропорту є місце для паркування, працюють пакування багажу, автостоянка, банкомати, заклади громадського харчування, Duty-Free. Також аеропорт надає доступ до безкоштовної мережі інтернет. КП «Херсонські авіалінії» виконує регулярні та не регулярні рейси з аеропорту внутрішнього та міжнародного сполучення до Києва, Стамбула, Кракова, Катовіце та Шарм-ель-Шейха. КП «Херсонські авіалінії» співпрацює з такими авіакомпаніями як МАУ, Turkish Airlines Inc., RYANAIR та SKY UP.

2.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності комунального підприємства «Херсонські авіалінії»

Оцінка та аналіз фінансово-майнового стану КП «Херсонські авіалінії». Оцінка майнового стану підприємства дає можливість визначити абсолютні і відносні зміни статей балансу за певний період, відстежити тенденції їх зміни і визначити структуру фінансових ресурсів підприємства. Аналіз майна підприємства передбачає проведення аналізу складу майна та його структури, вивчення джерел формування майна, зміни складових майна і джерел його формування [25]. Основними методами аналізу майна є вертикальний і горизонтальний методи, які застосовуються до аналізу балансу, а також метод фінансових коефіцієнтів [4]. За даними балансу (Форма №1) визначається вартість усього майна підприємства (валюта балансу) на певну звітну дату. Доцільним є проведення горизонтального та вертикального аналізу структури активів КП «Херсонські авіалінії» за 2016-2018 роки (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Аналіз структури активу КП «Херсонські авіалінії» за 2016-2018 роки

АКТИВ	Код рядка	2016	2017	20118	Відхилення 2016- 2017	Відхилення 2016- 2018	Вертикальний аналіз за 2018р., %
I. Необоротні активи:							
Нематеріальні активи							
залишкова вартість	010	839	1394	9757	555	8363	0,12
первісна вартість	011	15241	16767	28018	1526	11251	0,34
накопичена амортизація	012	(14402)	(15373)	(18261)	-971	-2888	0,22
Незавершені капітальні інвестиції	020	213187	287023	310819	73836	23796	3,80
Основні засоби:							
залишкова вартість	030	921056	1197879	1820594	276823	622715	22,25
первісна вартість	031	2118701	2524853	3313588	406152	788735	40,50
Довгострокові фінансові інвестиції							
які облік-ся за методом участі в капіталі інших підприємств	040	256921	357385	373765	100464	16380 4,57	4,57
інші фінансові інвестиції	045	6263	30795	21438	24532	9357 0,26	0,26
Довгострокова дебіторська заборгованість	050	6595	6595	6646	0	51	0,08
Інші необоротні активи	070	2837	642	642	-2195		0,01
Усього за розділом I	080	1407698	1881713	2543661	474015	661948	31,09
II. Оборотні активи:							
Виробничі запаси							
Поточні біологічні активи	ПО	115	122	157	7	35	0,1
Незавершене виробництво	120	1118765	1549420	2339595	430655	790175	28,59
Готова продукція	130	96522	135758	217507	39236	81749	2,66
Товари	140	4298	5542	5166	1244	-376	0,06
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги							
чиста реалізаційна вартість	160	145626	328356	415548	182730	87192	5,08
первісна вартість	161	171810	355889	442980	184079	87091	5,41
резерв сумнівних боргів	162	(26184)	(27533)	(27432)	-1349	101	-0,34
Дебіторська заборгованість за розрахунками:							
з бюджетом	170	69697	200687	242757	130990	42070	2,97
за виданими авансами	180	526435	766729	731861	240294	-34868	8,94
в внутрішніх розрахунків	200	4305	3717	5242	-588	1525	0,06
Інша поточна дебіторська заборгованість	210	102782	84512	185217	-18270	100705	2,26
Поточні фінансові інвестиції	220	104970	69031	100108	-35939	31077	1,22
Грошові кошти та їх еквіваленти: в національній валюті	230	70603	115931	89529	45328	-26402	1,09
в іноземній валюті	240	116787	327268	258347	210481	-68921	3,16
Інші оборотні активи	250	87514	116844	152746	29330	35902	1,87
Усього за розділом II	260	2813948	4256586	5625754	1442638	1369168	68,75
III. Витрати майбутніх періодів	270	1445	3604	12924	2159	9320	0,16
IV. Необоротні активи та групи вибуття	275						
Баланс	280	4223091	6141903	8182339	1918812	2040436	100,00

Джерело: складено автором на основі [25]

З даних вищенаведеної таблиці слід відмітити, що на кінець 2017 року спостерігалось збільшення майна КП «Херсонські авіалінії» на 1918812 тис. грн. Це є позитивним моментом, бо свідчить про розширення виробничої діяльності.

Та на кінець 2018 року майно підприємства збільшилось на 2040436 тис. грн., тобто у 1,06 разів більше порівняно з попереднім роком. Це говорить про розширення фінансової діяльності і в цілому являється позитивною характеристикою діяльності підприємства. Вартість запасів підприємства у 2016 року складала в абсолютних величинах 365529 тис. грн. За звітний період вони збільшились на 187140 тис. грн., і на кінець 2018 року склали 881874 тис. грн. Збільшення вартості запасів має позитивний характер тільки у тому випадку, якщо не відбувалося зниження оборотності запасів. У протилежному випадку це є негативним явищем. На кінець 2016 року в загалом вся дебіторська заборгованість склала 705407 тис. грн., в 2017 року дорівнює 1055645 тис. грн., а на кінець 2018 року 1165075 тис. грн. Такий ріст дебіторської заборгованості є наслідком підвищення попиту на продукцію підприємства, збільшенням обсягу товарного кредиту, та оцінюється позитивно, бо свідчить про підвищення ефективності використання капіталу. Дивлячись на вертикальний аналіз за 2018 рік оборотні активи в структурі балансу займають 68,75%, а необоротні 31,09%. Проведемо аналіз пасиву балансу за 2016-2018 роки (табл. 2.2).

Аналізуючи дані пасиву балансу КП «Херсонські авіалінії» можна зробити такі висновки: статутний капітал та додатковий вкладений капітал протягом трьох років не змінювався. Приріст власного капіталу відбувається за рахунок нерозподіленого прибутку, що свідчить про прибуткову діяльність підприємства. Значне місце займає збільшення довгострокових фінансових зобов'язань у 2017 році (на 36110 тис. грн.), але у 2018 році ця сума значно зменшилась (на 182696 тис. грн.) та склала 83200 тис. грн. Згідно аналізу динаміки і структури пасивів балансу за 2016-2018 роки КП «Херсонські авіалінії» можна визначити, що власний капітал збільшився на 1225466 тис. грн. станом на кінець 2017 року порівняно з 2016 роком, та на 1323658 тис. грн. станом на 2018 рік порівняно з 2017 роком. В загальній структурі балансу власний капітал займає 62,44%, довгострокові зобов'язання 1,02% та поточні зобов'язання 29,97%. Поточні зобов'язання на кінець 2017 року, порівняно з 2016 р., підвищились на 633669

тис. грн., а на кінець 2018 року, порівняно з 2017 р., на 368161 тис. грн.. Такі показники свідчать про те, що комунальне підприємство фінансово стійке, стабільне і незалежне від кредиторів.

Таблиця 2.2

Аналіз пасиву балансу КП «Херсонські авіалінії» за 2016-2018 роки

Пасив	Код рядка	2016	2017	2018	Відхил. 2016-2017	Відхил. 2016-2018	Вертикальн аналіз за 2018р.,%
I. Власний капітал							
Статутний капітал	300	280529	280529	280529	0	0	3,43
Пайовий капітал	310						
Додатковий вкладений капітал	320	171757	171757	171757	0	0	2,10
Необоротний прибуток							
Інший додатковий капітал	330	658522	656557	655858	-1965	-699	8,02
Резервний капітал	340	70145	70145	70145			0,86
Необоротний прибуток (непокритий збиток)	350	132435	1383599	2611030	3935387	12274317	48,10
Вилучений капітал	370	(4878)	(4878)	(4878)	0	0	0,06
Усього за розділом I	380	2559674	3785140	5108798	1225466	1323658	62,44
II. Забезпечення майбутніх витрат і платежів							
Цільове фінансування	420	578 7	480	529733	-98	529253	6,4
Усього за розділом II	430	6769	6869	538044	100	531175	6,58
III. Довгострокові зобов'язання							
Довгострокові кредити банків	440	73546	103771	72721	30225	-31050	0,89
Інші довгострокові фінансові зобов'язання	450	12619	6035	0	-6584	-6035	0
Відстрочені податкові зобов'язання	460	119980	156090	10479	36110	-145611	0,13
Усього за розділом III	480	206145	265896	83200	59751	-182696	1,02
IV. Поточні зобов'язання							
Короткострокові кредити банків	500	53868	401533	291621	347665	-109912	3,56
Поточна заборгованість за довгостроковими зобов'язаннями	510	29260	36518	29463	7258	-7055	0,36
Векселі видані	5200	0,01	9312	473	473	-8839	0,01
Кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги	530	86701	67102	121293	-19599	54191	1,48
Усього за розділом IV	620	1450269	2083938	2452099	633669	368161	29,97
V. Доходя майбутніх періодів	630	234	60	198	-174	138	0,00
Баланс	280	4223091	6141903	8182339	1918812	2040436	100,00

Джерело: складено автором на основі [25]

Для більш повного аналізу майна КП «Херсонські авіалінії» необхідно оцінити стан основних засобів за допомогою показників майнового стану підприємства частка оборотних виробничих фондів в обігових коштах показує частку обігових коштів у виробничій сфері.

В нашому випадку протягом 2017 року цей показник зменшився, що є

негативним явищем. Але на кінець 2018 р. частка оборотних виробничих фондів в обігових коштах зростає, що свідчить про збільшення оборотних коштів, що дуже позитивно впливає на виробництво, особливо за умов інфляції. Частка основних засобів в активах також збільшилась на 2018 рік на 0,191, що є негативним явищем, бо частка основних засобів в активах показує частку коштів, інвестованих в основні засоби, у валюті балансу. Коефіцієнт зносу характеризує ту частку вартості основних фондів, що її списано на витрати виробництва в попередніх періодах. Протягом трьох років даний коефіцієнт зменшувався, що свідчить про покращення технічного стану основних засобів. Розрахований коефіцієнт оновлення основних фондів у 2016 році показав, що частина модифікованого нового обладнання, введеного в експлуатацію у звітному періоді, від загальної вартості основних фондів становить 7,6%, у 2017 році 16,1% та у 2018 році 23,8%. Частка оборотних виробничих фондів в активах має позитивну тенденцію збільшення протягом усього досліджуваного періоду. Збільшення частки оборотних активів у структурі активів підприємства вказує на формування більш мобільної структури активів, що сприяє прискоренню оборотності засобів підприємства; відволікання частини поточних активів на кредитування споживачів товарів, робіт, послуг підприємства, дочірніх підприємств та інших дебіторів. Коефіцієнт мобільності активів протягом досліджуваних років мав тенденцію зменшення, але це не є негативним, бо коефіцієнт протягом трьох років був в межах норми ($K_{\text{моб}} = 0,5$). Фінансовий стан підприємства безпосередньо залежить від того, наскільки засоби, що вкладені в активи підприємства, трансформуються в реальні грошові кошти, а також залежить від того, як ефективно на підприємстві використовують його активи. Тому доцільним є розрахунок показників ефективності використання майна які наведені в таблиці 2.3.

Аналіз ефективності використання майна підприємства показав, що середній термін обороту активів у 2016 році склав 405 днів, всі наступні роки він збільшувався та в 2018 році становив 508 днів.

Показники ефективності використання майна КП «Херсонські авіалінії» за 2016-2018 роки

Показник	2016	2017	2018	Відхилення 2016- 2017	Відхилення 2016- 2018
Частка оборотних виробничих фондів в обігових коштах	0,528	0,495	0,574	-0,033	0,079
Частка основних засобів в активах	0,219	0,032	0,223	-0,187	0,191
Коефіцієнт зносу основних засобів	0,565	0,526	0,451	-0,039	-0,075
Коефіцієнт оновлення основних засобів	0,076	0,161	0,238	0,085	0,077
Частка довгострокових фінансових інвестицій в активах	0,06	0,07	0,05	0,01	-0,02
Частка оборотних виробничих активів	0,115	0,342	0,395	0,227	0,053
Частка оборотних виробничих фондів в обігових коштах	0,173	0,495	0,574	0,322	0,079
Коефіцієнт мобільності активів	2,01	2,25	1,27	0,24	-0,98

Джерело: складено автором на основі [25]

Ці зміни призвели до зменшення динаміки коефіцієнта оборотності активів з 0,888 до 0,708. Це відбулося за рахунок двох факторів: збільшення виручки від реалізації продукції та активів підприємства. Аналогічна ситуація відбувається і з коефіцієнтом оборотності запасів, який за три звітних періоди зменшився з 1,348 до 0,85. Тривалість одного обороту запасів на 2016 рік була 267 днів. За 2017 рік тривалість обороту збільшилась на 36 діб, а за 2018 рік на 121 добу. На кінець 2018 року стала дорівнювати 424 добам. Це означає, що збільшилась кількість днів, протягом яких виробничі запаси проходять усі стадії одного кругообігу. Наведені дані свідчать про уповільнення оборотності капіталу в запасах, а отже, про менш ефективне розпорядження ними у звітному періоді. Уповільнення оборотності запасів може статися за рахунок нагромадження зайвих, неходових, залежаних матеріалів, а також за рахунок придбання додаткових запасів у зв'язку з очікуванням зростання темпів інфляції і дефіциту. Тому слід з'ясувати, чи немає у складі запасів неходових, залежаних, непотрібних матеріальних цінностей. Це легко встановити за даними складського обліку або за сальдовими відомостями. Якщо залишок якого-небудь матеріалу великий, а витрати протягом року не було або вона була незначною, то його можна віднести до групи неходових запасів. Наявність таких матеріалів говорить про те, що оборотний капітал заморожено на тривалий час у

виробничих запасах, унаслідок чого сповільнюється його оборотність. Необхідно вивчити причини їх утворення. Такими можуть бути: неточність планових розрахунків, відхилення фактичного надходження матеріалів від розрахункового, відхилення фактичної витрати від розрахункової. Загальну структуру активів характеризує коефіцієнт співвідношення оборотних і необоротних активів (табл. 2.4)

Таблиця 2.4

Підсумок розрахунку коефіцієнта співвідношення оборотних і необоротних активів КП «Херсонські авіалінії» за 2016-2018 рр.

Показник	Абсолютна величина			Зміни в абсолютних величинах	
	2016.	2017	2018	Відхилення 2016-2017р	Відхилення 2017-2018р
Співвідношення оборотних і необоротних активів	2	2,4	2,05	0,4	-0,35

Джерело: складено автором на основі [25]

Даний коефіцієнт показує оборотні активи, що припадають на одну гривню необоротних засобів. Рекомендоване значення даного коефіцієнта >1 . Чим вище значення коефіцієнта, тим більше коштів авансується в оборотні активи, які є більш ліквідними. У нашому випадку відбувається збільшення даного коефіцієнта протягом 2016-2018 рр., і означає, що більше коштів фінансується і тим самим стає більш ліквідним. Також виявляється зменшення даного коефіцієнта протягом 2017-2018 років. Збільшення необоротних активів – позитивна тенденція в діяльності підприємства, але з іншого боку це може вказувати на заморожування капіталу в основних засобах або на його втрату у зв'язку із фізичним і моральним зносом, що в кінцевому результаті підвищує ризик неліквідності підприємства. Зміна структури активів підприємства в напрямку збільшення частки оборотних активів може вказувати на створення надлишкових виробничих запасів. Для оперативного розпорядження запасами роблять детальніший аналіз їхньої оборотності за кожним видом, для чого їхні середні залишки потрібно розділити на одnodенну витрату відповідного матеріалу й отриманий результат порівняти з нормативним.

Аналіз ліквідності та платоспроможності КП «Херсонські авіалінії». Фінансовий стан підприємства в короткостроковій перспективі оцінюється показниками ліквідності та платоспроможності, які характеризують можливість своєчасних та повних розрахунків по короткостроковим зобов'язанням перед контрагентами.

Для деталізації вище проведеного аналізу доцільно провести аналіз ліквідності за допомогою фінансових коефіцієнтів. Вони застосовуються для оцінки здатності підприємства виконувати свої короткострокові зобов'язання. Показники ліквідності дають уявлення не тільки про платоспроможність підприємства на конкретну дату, а й у випадках надзвичайних ситуацій (табл.2.5).

Таблиця 2.5

Аналіз ліквідності КП «Херсонські авіалінії» за 2016-2018 роки

Показники	2016	2017	2018	Відхилення 2017-2016	Відхилення 2018-2017
Коефіцієнт поточної ліквідності	1,977	2,04	2,29	0,063	0,25
Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,862	0,966	0,89	0,104	-0,076
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,132	0,213	0,142	0,081	-0,071
Співвідношення короткострокової дебіторської і кредиторської заборгованості	1,123	0,963	0,8	-0,16	-0,163

Джерело: складено автором на основі [25]

Як видно з приведенного розрахунку, коефіцієнт поточної ліквідності збільшується протягом трьох років, та має значення вище норми. Це вважається негативним явищем, оскільки може свідчити про порушення структури капіталу. Коефіцієнт швидкої ліквідності на кінець 2017 року підвищився, але на 2018 рік мав тенденцію до спаду. Він має значення трохи нижче норми, що допускається в світовій практиці.

Коефіцієнт абсолютної ліквідності лише в 2017 році був в межах норми (0,2 - 0,35), а в усі інші роки не досягав цієї позначки. Це говорить про те, що підприємству не вистачає грошових коштів для розрахунку за поточними зобов'язаннями і воно користується комерційним кредитом. Як видно із наведеного розрахунку коефіцієнт абсолютної ліквідності нижче нормативного мінімуму, так як становить 0,132 в 2016 році, 0,213 в 2017 та 0,142 в 2018 р. Це

свідчить про те, що на початок періоду підприємство лише на 13,2% могло погасити всі свої борги, а в 2018 р. – 14,2%. Зріст коефіцієнту пояснюється збільшенням грошових коштів на рахунках підприємства. Розрахунок співвідношення короткострокової дебіторської та кредиторської заборгованості показав, що в 2016 році підприємство було спроможне розрахуватися з кредиторами за рахунок дебіторів протягом року, але в 2017 та 2018 роках підприємство цього зробити не в змозі. Для оцінки показників платоспроможності досліджуваного підприємства доцільно провести розрахунок показників: автономії, фінансової стабільності, фінансового левериджу, забезпечення оборотних активів власними коштами. Усі зобов'язання підприємства можуть бути покриті власними активами, так як значення показника автономії знаходиться в межах норми. Збільшення коефіцієнта автономії на кінець 2018 р. свідчить про більшу фінансову незалежність, підвищення гарантії погашення підприємством своїх зобов'язань.

Коефіцієнт розрахунками коефіцієнту фінансової стабільності, значення показника знаходиться в межах норми, можна зробити висновок, що підприємство має стійкий фінансовий стан і відносно незалежне від зовнішніх фінансових джерел. За коефіцієнтом фінансового левериджу досліджуваного підприємства спостерігаються позитивні тенденції за рахунок збільшення власних коштів.

Коефіцієнт забезпечення оборотних активів власними коштами протягом досліджуваних років завжди вище нормативного показника, що свідчить про непоганий фінансовий стан підприємства і його спроможність проводити незалежну фінансову політику

Аналіз фінансової стійкості підприємства здійснюється за даними балансу підприємства, характеризує структуру джерел фінансування ресурсів підприємства, ступінь фінансової стійкості і незалежності підприємства від зовнішніх джерел фінансування діяльності. Використовуючи методику розрахунку показників фінансової стійкості підприємства дамо оцінку

фінансової стійкості підприємства КП «Херсонські авіалінії» (табл.2.6).

Таблиця 2.6

Показники фінансової стійкості підприємства КП «Херсонські авіалінії»

Показники	2016	2017	2018	Відхилення 2017-2016	Відхилення 2018-2017
Коефіцієнт автономії	0,612	0,62	0,69	0,15	-0,09
Коефіцієнт концентрації позикового капіталу	0,39	0,38	0,31	-0,01	-0,07
Коефіцієнт фінансової залежності	1,64	1,61	1,45	-0,03	-0,16
Маневреність робочого капіталу	1,23	1,03	1,08	-0,2	0,05
Коефіцієнт покриття запасів	1,69	1,79	11,55	0,1	-0,24
Коефіцієнт забезпечення власними обіговими коштами запасів	0,73	0,85	0,9	0,12	0,05
Коефіцієнт забезпеченості оборотних засобів власними коштами	0,4	0,45	0,55	0,05	0,1
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,27	0,31	0,38	0,04	0,07
Коефіцієнт маневреності власних обігових коштів	0,16	0,23	0,11	0,07	-0,12
Коефіцієнт фінансової стійкості	0,66	0,66	0,7		0,04

Джерело: складено автором на основі [25]

Відповідно, за даними таблиці 2.6, перші три показника характеризують фінансовий стан підприємства з позиції структури капіталу. Чим вище рівень першого показника та нижче другого, тим стійкішим є фінансове положення підприємства. У нашому випадку станом на 2016 рік КП «Херсонські авіалінії» фінансувалося за рахунок власного капіталу на 61 % та на 39 % за рахунок позиченого. За період з 2016 року до 2018 року відбувається збільшення (зменшення) в динаміці коефіцієнтів автономії та коефіцієнтів концентрації залученого капіталу. Це є позитивною тенденцією, тому, що свідчить про збільшення (зменшення) підприємством фінансування своєї діяльності за рахунок власного капіталу до 69 % і за рахунок залученого до 31%. Відповідно при зростанні частки власного капіталу зменшується коефіцієнт фінансової залежності. Зменшення в динаміці коефіцієнта фінансової залежності та коефіцієнта заборгованості означає зменшення частки позичених коштів у фінансуванні підприємства, а зростання коефіцієнта фінансування – зростання власних коштів та навпаки.

В результаті діяльності підприємства за 2016-2018 роки відмічався зріст коефіцієнтів забезпеченості, що свідчить про підвищення ефективності роботи організації. Зростання коефіцієнта маневреності капіталу свідчить про

збільшення частини власного капіталу, яка використовується для фінансування поточної діяльності, тобто вкладена в оборотні кошти. Спостереження динаміки показників автономії, забезпечення оборотних активів власними коштами та фінансового левериджу показало позитивну тенденцію збільшення коефіцієнтів: автономії, забезпечення оборотних активів власними коштами, фінансової стабільності станом на 2018 рік. Аналіз фінансової стабільності дав можливість оцінити готовність підприємства до погашення своїх боргів. КП «Херсонські авіалінії» є незалежним з фінансового боку, та протягом трьох років рівень цієї незалежності зростає.

Таким чином, на підставі проведеного аналізу можливо зробити наступні висновки:

1. Стратегічною концепцією розвитку КП «Херсонські авіалінії» – стратегія росту на основі широкомасштабної диверсифікованості виробництва, зміцнення й розширення своїх позицій на ринку авіаційних послуг.

2. Аналізуючи активи підприємства за досліджувані 3 роки можна сказати наступне: на кінець 2017 р. спостерігається збільшення майна КП «Херсонські авіалінії» на 1918812 тис. грн. Це є позитивним моментом, бо свідчить про розширення виробничої діяльності. Та на кінець 2018 року майно підприємства збільшилось на 2040436 тис. грн., тобто у 1,06 разів більше порівняно з попереднім роком. Це говорить про розширення фінансової діяльності і в цілому являється позитивною характеристикою діяльності підприємства. Дивлячись на вертикальний аналіз за 2018 р. оборотні активи в структурі балансу займають 68,75%, а необоротні 31,09%.

3. Аналізуючи дані пасиву балансу КП «Херсонські авіалінії» можна зробити такі висновки: статутний капітал та додатковий вкладений капітал протягом трьох років не змінювався. Приріст власного капіталу відбувається за рахунок нерозподіленого прибутку, що свідчить про прибуткову діяльність підприємства.

5. Коефіцієнт зносу протягом трьох років зменшувався, що свідчить про

покращення технічного стану основних засобів. Частка оборотних виробничих фондів в активах має позитивну тенденцію збільшення протягом усього досліджуваного періоду. В результаті діяльності підприємства за 2016-2018 рр. відмічався зріст коефіцієнтів забезпеченості, що свідчить про підвищення ефективності роботи організації. Аналіз фінансової стабільності дав можливість оцінити готовність підприємства до погашення своїх боргів. КП «Херсонські авіалінії» є незалежним з фінансового боку, та протягом трьох років рівень цієї незалежності зростає.

2.3. Аналіз інвестиційної діяльності КП «Херсонські авіалінії»

Аеропорт розміщений поблизу населених пунктів, найбільш великими з яких є міста Херсон та Олешки. Біля нього проходять магістральні ділянки залізниці Херсон - Миколаїв, Херсон - Снігурівка, Херсон - Сімферополь, а також шосейні дороги, придатні для руху автотранспорту протягом року. Наземна база Аеропорту створена у період з 1970 по 1980 роки у складі таких основних споруд: - аеровокзальний комплекс, розрахований на обслуговування 400 пасажирів на годину; - злітно-посадкова смуга; - система посадки літаків з командно-диспетчерським пунктом; - сучасна метеостанція; - будинки інженерно-авіаційної, аеродромної та інших служб, автобази. Аеропорт представляє собою виробничу систему, яка складається з аеродромного, аеровокзального, наземного комплексів, забезпечує безпеку польотів та обслуговування пасажирів, вантажів і багажу на землі. Злітно-посадкова смуга Аеропорту спроможна приймати повітряні судна типу Boeing-737-800, Airbus-319/320, Ан-12, Ан-124. Завдяки реалізації обласної програми відновлення авіаційної діяльності та розвитку аеропорту «Херсон» на 2013 — 2015 роки після багаторічного простою відновлено авіаційну діяльність аеропорту, отримано всі сертифікати для обслуговування внутрішніх і міжнародних рейсів. З 2014 по

2017 роки на розвиток Аеропорту спрямовано понад 131,9 млн грн, у тому числі:

- з обласного бюджету - 31,5 млн грн;
- власних коштів Аеропорту - 18,9 млн грн;
- з державного фонду регіонального розвитку - 81,5 млн грн.

В Аеропорту проведено комплекс робіт з реконструкції аеровокзального комплексу, покриття РД-1 та перону, здійснено закупівлю та встановлення з метеорологічного обладнання, обладнання для обслуговування повітряних суден, підвищення комфортності для пасажирів і безпеки польотів. Постановою Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 року № 126 затверджено Державну цільову програму розвитку аеропортів на період до 2023 року, до якої увійшли 17 аеропортів України, серед яких і аеропорт «Херсон». Реалізація вказаної Державної програми дасть змогу модернізувати до найсучасніших міжнародних стандартів інфраструктуру аеропорту, сприятиме розвитку авіаційних перевезень в області, забезпечить набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування. Аеропорт налагодив співпрацю з ПАТ «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України», Turkish Airlines Inc., ТОВ «Авіакомпанія Браво», ТОВ «АНДА ЕЙР», ТОВ «ЯНЕЙР» ПрАТ «Авіакомпанія «Українські вертольоти» та ТОВ «АЙ СІ ЕС Хендлінг». Підтвердженням ефективної роботи аеропорту є те, що мешканці та гості області мають можливість скористатися щоденними регулярними авіаційними рейсами до міст Київ і Стамбул (Туреччина), а також чартерними рейсами до курортних регіонів Туреччини та Єгипту. Конкурентними перевагами Аеропорту є: - вигідне географічне розташування; - сприятливі погодні умови; - розвинена транспортна інфраструктура області (автодороги, залізниці, морські та річкові порти); - статус міжнародного аеропорту; - пункт пропуску через державний кордон і вантажний склад. Враховуючи значний туристичний потенціал області, що включає курортно-рекреаційні зони на узбережжях Чорного й Азовського морів і дельту річки Дніпро, створюються можливості для авіакомпаній в організації регулярних і чартерних рейсів, що позитивно вплине на міжнародний імідж Херсонської області та України в цілому. На сьогодні нагальним питанням

діяльності Аеропорту залишається проведення реконструкції світлосигнальної системи злітно-посадкової смуги. Термін дії сертифіката на діючу світлосигнальну систему (М-2/2, вогні малої інтенсивності) закінчується. У подальшому вказана система не зможе повною мірою відповідати сертифікаційним вимогам до цивільних аеродромів України, втратить свою категорійність, що унеможливить виконання посадки повітряних суден у разі погіршення погодних умов або при обмеженій видимості. Злітно-посадкова смуга аеропорту знаходиться в експлуатації понад 30 років, і за цей час її капітальний ремонт не проводився, що негативно позначається на безпеці та регулярності польотів повітряних суден. Потребує підсилення, розширення, подовження покриття злітно-посадкової смуги та переобладнання систем посадки. Реалізація проекту здійснюватиметься шляхом проведення реконструкції злітно-посадкової смуги, реконструкції світлосигнального обладнання, будівель і споруд, створення сучасних терміналів з обслуговування пасажирів та обробки вантажів, придбання технічних засобів щодо авіаційної безпеки, аварійно-рятувального та пожежно-технічного обладнання, засобів пожежогасіння, аеродромної та спеціальної техніки. Програмою передбачається подальший розвиток аеропорту із залученням коштів державного та обласного бюджетів, у межах наявних фінансових ресурсів, інших джерел, не заборонених законодавством.

Мета інвестиційного проекту полягає у:

- подальшому розвитку авіаперевезень як однієї зі складових транспортних галузей області;
- створенні умов на рівні європейських стандартів щодо пасажирських і вантажних перевезень;
- нарощуванні обсягів авіаперевезень та розвитку аеропорту, забезпеченні регулярності та необхідного рівня безпеки польотів, модернізації виробничо-технологічної бази;
- посиленні інноваційної спрямованості розвитку регіону.

Обґрунтування шляхів і засобів розв'язання проблеми, обсягів та джерел фінансування. Реалізація реконструкції аеропорту потребує надійного інвестиційного забезпечення. Фінансування заходів здійснюватиметься за рахунок коштів державного та обласного бюджетів, у межах їх наявних фінансових ресурсів, власних коштів комунального підприємства Херсонської обласної ради «Херсонські авіалінії» та інших джерел, не заборонених законодавством. Загальний обсяг фінансових ресурсів, необхідних для реалізації, складає 1063146,72 тис. грн. Ресурсне забезпечення наведено в додатку Б.

Перелік завдань інвестиційного проекту:

1. Посилення безпеки в аеропорту «Херсон» за рахунок придбання обладнання та спец пристроїв.

2. Створення комфортних умов для авіакомпаній та пасажирів за рахунок придбання обладнання для надання послуг з обслуговування пасажирів та авіаперевізників, модернізації залів прильоту та відльоту, реконструкції та ремонту адміністративної будівлі, аеровокзального комплексу, будівлі льотного загону.

3. Реконструкція злітно-посадкової смуги та світлосигнальної системи.

4. Встановлення регулярного авіаційного сполучення м. Херсона з іншими містами України, країнами ближнього і дальнього зарубіжжя, а саме виконання польотів за напрямками: - Єреван - Херсон - Єреван; - Мінськ - Херсон - Мінськ; - Люблін - Херсон - Люблін; - Бургас - Херсон - Бургас; - Даламан - Херсон - Даламан; - Львів - Херсон - Львів; - Баку - Херсон - Баку; - Гомель - Херсон - Гомель; - Кишинів - Херсон - Кишинів; - Астана - Херсон - Астана. Досягнення поставлених завдань значно збільшить економічно-фінансові можливості Херсонської області, сприятиме зростанню її інвестиційної та туристичної привабливості, престижу.

Таблиця 2.7

Прогнозні показники результативності показники виконання інвестиційної програми

Найменування показників	Одиниця виміру	Значення показників		
		2018	2019	2020
Перевезення (відправлення) вантажів	тис. тонн	0,1	0,5	0,7
Перевезення (відправлення) пасажирів	тис. пас.	101,0	145,0	157,0
Створення нових робочих місць	одиниць	35	15	15
Доходи від основної діяльності	млн грн	36,0	51,0	60,0
Витрати	млн грн	35,5	50,3	59,1
Результат фінансово-господарської діяльності	млн грн	0,5	0,7	0,9

Джерело: складено автором на основі [25]

Напрями діяльності та перелік заходів наведено в додатку 2 до Програми. Координація та контроль за ходом виконання Програми Координацію дій між виконавцями програми здійснює управління транспортно-комунікаційної інфраструктури обласної державної адміністрації. Комунальне підприємство Херсонської обласної ради «Херсонські авіалінії» та комунальна установа з капітального будівництва та експлуатації Херсонської обласної ради забезпечують цільове використання бюджетних коштів і щокварталу до 15 числа місяця, наступного за звітним періодом, інформують управління транспортно-комунікаційної інфраструктури обласної державної адміністрації про хід реалізації заходів.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

У другому розділі магістерського дослідження проведено аналіз фінансово-економічної і інвестиційної діяльності КП «Херсонські авіалінії»

Зроблена організаційно-економічна характеристика КП «Херсонські авіалінії» свідчить про те, що підприємством являється суб'єктом комунальної форми власності. Кількість працівників авіапідприємства разом з членами сім'ї не перевищує 50% чисельності населення м. Херсона, тому КП «Херсонські авіалінії» не є місто утворюючим підприємством.

Для пасажирів та відвідувачів аеропорту є місце для паркування, працюють пакування багажу, автостоянка, банкомати, заклади громадського харчування, Duty-Free. Також аеропорт надає безкоштовної доступ до мережі інтернет. КП «Херсонські авіалінії» виконує регулярні та не регулярні рейси з аеропорту внутрішнього та міжнародного сполучення до Києва, Стамбула, Кракова, Катовіце та Шарм-ель-Шейха. КП «Херсонські авіалінії» співпрацює з такими авіакомпаніями як МАУ, Turkish Airlines Inc., RYANAIR та SKY UP.

Проведений аналіз фінансово-економічної діяльності продемонстрував, що стратегічною концепцією розвитку КП «Херсонські авіалінії» є стратегія росту на основі широкомасштабної диверсифікованості виробництва, зміцнення й розширення своїх позицій на ринку авіаційних послуг.

Аналізуючи активи підприємства за досліджувані 3 роки можна сказати наступне: на кінець 2017 р. спостерігається збільшення майна КП «Херсонські авіалінії» на 1918812 тис. грн. Це є позитивним моментом, бо свідчить про розширення виробничої діяльності. Та на кінець 2018 року майно підприємства збільшилось на 2040436 тис. грн., тобто у 1,06 разів більше порівняно з попереднім роком. Це говорить про розширення фінансової діяльності і в цілому являється позитивною характеристикою діяльності підприємства. Дивлячись на вертикальний аналіз за 2018 р. оборотні активи в структурі балансу займають 68,75%, а необоротні 31,09%.

Аналізуючи дані пасиву балансу КП «Херсонські авіалінії» можна зробити такі висновки: статутний капітал та додатковий вкладений капітал протягом трьох років не змінювався. Приріст власного капіталу відбувається за рахунок нерозподіленого прибутку, що свідчить про прибуткову діяльність підприємства. Коефіцієнт зносу протягом трьох років зменшувався, що свідчить про покращення технічного стану основних засобів. Частка оборотних виробничих фондів в активах має позитивну тенденцію збільшення протягом усього досліджуваного періоду. В результаті діяльності підприємства за 2016-2018 рр. відмічався зріст коефіцієнтів забезпеченості, що свідчить про підвищення ефективності роботи організації. Аналіз фінансової стабільності дав можливість оцінити готовність підприємства до погашення своїх боргів. КП «Херсонські авіалінії» є незалежним з фінансового боку, та протягом трьох років рівень цієї незалежності зростає.

Аналіз інвестиційної діяльності підприємства дозволив визначити напрями інвестиційної діяльності КП «Херсонські авіалінії» та проаналізувати обсяги її інвестування.

Комунальне підприємство Херсонської обласної ради «Херсонські авіалінії» та комунальна установа з капітального будівництва та експлуатації Херсонської обласної ради забезпечують цільове використання бюджетних коштів і щокварталу до 15 числа місяця, наступного за звітним періодом, інформують управління транспортно-комунікаційної інфраструктури обласної державної адміністрації про хід реалізації заходів.

РОЗДІЛ 3.

ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ ІНВЕСТУВАННЯ РОЗВИТКУ КП «ХЕРСОНСЬКІ АВІАЛІНІЇ»

3.1 Організаційно-економічна модель процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії»

У сучасних умовах роль транспортної системи в економічній сфері діяльності держави істотно зростає, що пов'язано з підвищенням рівня ділової активності, активізацією процесів міжнародної інтеграції і розвитком туризму. Тому до транспортної системи висуваються нові вимоги: швидкість, мобільність, доступність, прохідність [9].

Авіація, як найбільш швидкий вид транспорту, який здатний забезпечити зв'язок пунктів, які не може зв'язати жоден інший вид транспорту, в найбільшій мірі задовольняє сучасне ділове суспільство. Світова практика показує, що ефективне функціонування повітряного транспорту сприяє зміцненню міжнародних зв'язків та економічного процвітання країни. На сучасному етапі розвитку українська держава не володіє розвинутою системою повітряного транспорту і стикається з низкою проблем при спробі її реорганізувати, головною з яких є недостатнє фінансування. У найближчій перспективі перед вітчизняною економікою стоїть ряд завдань, від вирішення яких залежить процес євроінтеграції України. Першочерговим з них є реорганізація процесу інвестування з метою його уніфікації та стандартизації, що дозволить забезпечити максимальну ефективність його реалізації [34].

Організація системи управління може здійснюватися на основі різних підходів, найбільш поширеними є: функціональний і процесний. При цьому практика показує, що система управління, яка побудована на принципах процесного управління, є більш ефективною і результативною в порівнянні з

рівною їй за масштабом функціональною системою. Окрім того, в даний момент застосування процесного підходу є обов'язковою умовою для побудови системи менеджменту якості відповідно до вимог стандартів серії ISO. Слід зазначити, що бізнес-процес розглядається як система послідовних, цілеспрямованих і регламентованих видів діяльності, в якій за допомогою керуючого впливу і за допомогою необхідних ресурсів входи процесу перетворюються в виходи - результати процесу, що представляють цінність для споживачів [2].

Бізнес-процес інвестування авіаційного підприємства, розроблений автором, представлений у вигляді послідовності операційних процесів. При цьому в якості інструментального засобу для побудови бізнес - процесу інвестування пропонується використовувати програмний продукт Business Studio (розробник - група компаній «Сучасні технології управління»), що дозволяє створювати різні варіанти графічних моделей бізнес-процесів за допомогою діаграм, виконаних в різних нотаціях моделювання [13].

Слід зазначити, що моделювання бізнес-процесів здійснюється на основі принципу декомпозиції, котрий складається в початковому розподілі об'єкта на більш дрібні частини і подальшому з'єднанні їх в більш детальний опис об'єкта.

На верхньому рівні моделі система представляється у вигляді одного процесу (рис. 3.1), далі він декомпозується на сукупність бізнес-процесів верхнього рівня. Кожен з бізнес-процесів верхнього рівня декомпозується на ряд підпроцесів. Контекстна діаграма представляє собою найвищу діаграму, на якій об'єкт моделювання зображений єдиним блоком з граничними стрілками. Стрілки на цій діаграмі відображають зв'язку об'єкта моделювання з навколишнім середовищем. Така діаграма встановлює область моделювання та її кордони.

З рис. 3.1 видно, що в процесі інвестування при надходженні запитуваних інвестицій на виході може бути отриманий готовий об'єкт. Процес інвестування в інфраструктуру підприємства цивільної авіації регулюється законодавством країни, міжнародними угодами, зокрема програмними положеннями

Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та методологічними особливостями вдосконалення інфраструктури аеропортів.

На наступному етапі цей процес декомпозується на ряд бізнес-процесів верхнього рівня, що включає діагностику, експертизу, розгляд проектів, комплексний аналіз, укладення договору, фінансування і виконання робіт [21].



Рис. 3.1. Організаційно-економічна модель процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії»

Джерело: складено автором на основі [40]

На першому етапі фахівцями підприємства проводиться внутрішній аналіз фактичного стану інфраструктури аеропорту і здійснюється прийняття рішення про необхідність і доцільність інвестування.

На другому етапі здійснюється обов'язковий аналіз стану інфраструктури об'єкта дослідження спеціалізованими організаціями.

Третій етап характеризується проведенням тендера на кращий проект, будівництва або модернізації аеровокзального комплексу і вибором такого.

Четвертий етап присвячений комплексній перевірці обраного проекту з цілої низки напрямків. Результатом даного етапу є підготовка повного пакету документів, необхідних для укладення договору.

П'ятий етап присвячений безпосередньо веденню переговорів та укладення договорів.

На шостому етапі здійснюється виділення необхідних коштів і оплата будівельних робіт з урахуванням контролю якості.

Моделювання діяльності на нижчих рівнях моделі тісно корелює з прикладними методиками і технологіями діяльності.

Розглянемо детально алгоритм управління бізнес-процесом верхнього рівня «Розгляд проектів» (рис. 3.2).

Етапи	Завдання	документаційне забезпечення
Етап I Формування вимог до тендерних пропозицій	Визначення об'єкта майбутніх робіт Обґрунтування необхідності проведення робіт Встановлення термінів виконання робіт	Звіт про стан інфраструктури аеропорту Програмні положення ІКАО Законодавство України Програмні положення ІКАО Повний пакет документації по обраним проектам Програмні положення ІКАО Повний пакет документації за обраним проектом Оголошення переможця тендера Договір про співпрацю Акт, що підтверджує необхідність і доцільність інвестицій
Етап II Оголошення тендеру на будівництво аеровокзального комплексу	Формування базового документа для проведення тендеру Проведення зборів з питання оголошення тендеру Протокол зборів з питання оголошення тендеру Проведення зборів з питання оголошення тендеру	Законодавство України Вибір декількох проектів Протокол зборів з питання розгляду проектів Базовий документ для проведення тендеру
Етап III Подання проектів будівництва нового аеровокзального комплексу	Встановлення термінів проведення тендеру Розробка проектів будівництва Подання проектів (без захисту) Організація зборів з питання розгляду проектів	Протокол зборів з питання розгляду проектів Програмні положення ІКАО
Етап IV Попередній відбір	Закрите засідання Комітету з ініціації Вибір декількох проектів	Програмні положення ІКАО Повний пакет документації по обраним проектам Базовий документ для проведення тендеру
Етап V Вибір найкращого проекту	Представлення та захист проектів Закрите засідання Комітету з ініціації Оголошення переможця тендера	Підписання договору про співпрацю Проведення переговорів
Етап VI Попереднє узгодження умов затвердження проекту	Підписання договору про співпрацю Проведення переговорів	Базовий документ для проведення тендеру Програмні положення ІКАО

Рис.3.2. Алгоритм управління бізнес-процесом верхнього рівня «Розгляд проектів»

Джерело: складено автором на основі [40]

На першому етапі визначається об'єкт майбутніх робіт, обґрунтовується

необхідність їх проведення встановлюються терміни виконання. На другому етапі всі сформовані вимоги зводяться в так званий базовий документ, на підставі якого оголошується тендер на будівництво нового аеровокзального комплексу.

Третій етап, найбільш тривалий, включає розробку проектів та їх презентацію. На четвертому етапі проходить закрите засідання Комітету з ініціації, на якому здійснюється попередній відбір декількох (від 2 до 6, в залежності від умов базового документа) проектів.

П'ятий етап характеризується представленням та захистом відібраних проектів. На даному етапі Комітет по ініціації здійснює вибір найбільш задовольняє вимогам замовника проект; на завершення оголошується переможець тендеру. Останній етап присвячений безпосередньо ведення переговорів, у разі успішного завершення яких сторони підписують договір про співпрацю.

Таким чином, представлена бізнес-модель процесу інвестування КП «Херсонські авіалінії» у вигляді одного процесу і у вигляді декомпозиційної сукупності бізнес-процесів верхнього рівня. Змодельовано алгоритм управління бізнес-процесом «Розгляд проектів», що дозволить уніфікувати цей процес, і забезпечить, в кінцевому рахунку, підвищення ефективності його виконання.

3.2 Розробка інвестиційного проекту реконструкції цеху з ремонту і обслуговування літаків на КП «Херсонські авіалінії»

На КП «Херсонські авіалінії» згідно затвердженій програмі розвитку представленої в додатку В передбачається реалізація інвестиційного проекту реконструкції цеху з ремонту і обслуговування літаків, а також центру підготовки персоналу, тобто навчальний центр, що займається підвищенням кваліфікації та перепідготовкою кадрів авіаційної промисловості.

Проектом передбачається: 1. Будівництво цеху по ремонту та обслуговуванню. 2. Підведення комунікацій (електрики, каналізації, водопостачання, телефонної мережі, тепломережі). 3. Закупівля меблів і устаткування. 4. Оздоблення кімнат.

У таблиці 3 представлено SWOT-аналіз проекту, а в таблиці 4 - сценарна матриця стратегічних дій.

Таблиця 3.1

SWOT-аналіз реалізації інвестиційного проекту КП «Херсонські авіалінії»

Сильні сторони: 1. Розвинена інфраструктура підприємства, інтегрована з інфраструктурою аеропорту «Херсон» 2. Сильний топ-менеджмент, який має великий досвід в реалізації інвестиційних проектів	Слабкі сторони: 1. Висока залежність діяльності заводу від політики держави в галузі авіації. 2. Високі накладні витрати на утримання всієї інфраструктури
Можливості: 1. Підвищення привабливості компанії як роботодавця. 2. Розширення діапазону спеціальностей.	Загрози: 1. Підвищення кваліфікації співробітника відведе його з компанії. 2. Складнощі в ліцензуванні навчальних програм

Джерело: складено автором на основі [40]

Таблиця 3.2

Сценарна матриця стратегічних дій реалізації інвестиційного проекту КП «Херсонські авіалінії»

	Можливості		Загрози	
	Підвищення привабливості компанії як роботодавця	Розширення діапазону спеціальностей	Підвищення кваліфікації співробітника відведе його з компанії	Складнощі в ліцензуванні навчальних програм
Сильні сторони: Розвинена інфраструктура підприємства, інтегрована з інфраструктурою аеропорту «Херсон»	Залучення висококваліфікованих фахівців за меншу винагороду	Розвиток навчального центру як джерела доходів	Підвищення якості умов праці	Допомога з боку авторитетної «материнської» компанії – аеропорту «Херсон»
Сильний топ-менеджмент, який має великий досвід в реалізації інвестиційних проектів	-	-	Додаткова нефінансова мотивація персоналу	Застосування досвіду і зв'язків топ-менеджменту компанії
Слабкі сторони: Висока залежність діяльності заводу від політики держави в галузі авіації.	-	Розробка навчальних програм з міжгалузевих спеціальностей.	-	
Високі накладні витрати на утримання всієї інфраструктури	Компенсація витрат додатковими джерелами доходів	-	-	-

Джерело: складено автором на основі [25]

Особливості авіаремонтного маркетингу в значній мірі обумовлені специфікою ринку. Цей ринок має досить складну структуру, де переплітаються

різноманітні внутрішні і зовнішні зв'язки. Він є відкритою системою, тобто такою системою, елементи якої взаємодіють із зовнішнім середовищем. Одночасно він виступає як невід'ємна частина більш загальної системи авіаційної галузі.

Центр Підготовки Персоналу, що планують відкрити на місці цеху, буде обслуговувати як співробітників ВАТ «ВАРЗ-400», так і зовнішніх слухачів. Для залучення слухачів з боку в рамках цього інвестиційного проекту розроблений план маркетингу для Центру Підготовки Персоналу.

За результатами маркетингових досліджень ринку освітніх послуг для авіаційного персоналу виявлені наступні актуальні і перспективні напрямки для підвищення кваліфікації та перепідготовки [34]:

- перепідготовка бортоператорів з льотної експлуатації, авіаційного та радіоелектронного обладнання повітряних суден, інженерно-технічна підготовка та технічне обслуговування планерів і двигунів.

- спеціалізована термінологія двигунів CFM56 для інженерно-технічного персоналу комплексу ремонту двигунів.

- спеціалізована авіаційна англійська мова для інженерно-технічного персоналу комплексу технічного обслуговування і ремонту.

Сфери діяльності цеху ремонту та техобслуговування включає наступне:

- ремонт незнімного устаткування;
- вхідний контроль і демонтаж зйомних вузлів і агрегатів АТ;
- виконання доробок за бюлетенями промисловості і вказівкам ГІ ВПС;
- монтаж, налагодження, випробування і здача проведення наземних і льотних випробувань літака.

Для розвитку пріоритетних напрямків авіапідприємства необхідні грамотні та висококваліфіковані кадри.

У зв'язку з цим Проект передбачає створення на території КП ХА три навчальні аудиторії на 20, 22 і 14 осіб відповідно. Там будуть проходити лекційні заняття, а практичні - безпосередньо в цехах аеропорту.

Для переобладнання цеху планується залучити підрядника, що спеціалізується на проектуванні та будівництві виробничих, транспортних і цивільних об'єктів.

Для повноцінного навчального процесу в аудиторії необхідне устаткування, представлене в таблиці 3.3.

Таблиця 3.3

Обладнання та постачальники інвестиційного проекту

№ п/п	Назва	Кількість	Загальна сума, тис. грн.	Постачальник
1.	Кінопроектор + екран	3	440	MilWest
2.	Комп'ютер та комплектуючі	34	3400	MilWest
3.	Меблі:			«IKEA»
	- великий стіл	3	450	
	- стільці	60	500	
	- комп'ютерний стіл	35	480	
	- шафа	5	140	
4.	Оргтехніка (ксерокс, факс, принтер)	3	450	GEOS Electronic
5.	Навчальна література		280	W-Library
6.	Інше		860	-
	Разом:		7000	

Джерело: складено автором на основі попередніх досліджень

Планована зміна операційних витрат у зв'язку з реалізацією даного інвестиційного проекту представлено в таблиці 3.4

Норма прибутку 50% - середня норма прибутку авіаремонтних підприємств.

Даним інвестиційним проектом допускаються й інші (непередбачені) витрати в розмірі 10% від суми врахованих витрат.

Таким чином, собівартість послуг, що надаються, буде змінюватися наступним чином, наданим в таблиці 3.5.

Таблиця 3.4

Операційні витрати інвестиційного проекту, тис грн.

Стаття	2020	2021	2022	2023
	834 052 620	831 500 000	875 500 000	920 000 000
Річні витрати на матеріали і ресурси	21 853 000	26 986 000	32 342 000	32 342 000
Комунальні послуги	1 333 600	1 335 000	1 336 400	1 336 400
Витрати на персонал	18 533 000	18 580 000	1 858 000	1 858 000
Амортизація, в т.ч.	1 491 000	1 491 000	149 100	149 100
-будівлі	15 019 000	15 066 000	1 506 600	1 506 600
- обладнання	2 023 000	2 023 000	202 300	202 300
- інфраструктура	894 305 220	896 981 000	946 338 400	990 838 400

Джерело: розроблено автором на основі попередніх досліджень

Таблиця 3.5

Собівартість реалізованих робіт і послуг інвестиційного проекту, грн.

	2020	2021	2022	2023
Собівартість реалізованих робіт і послуг	894 305 220	896 981 000	946 338 400	990 838 400

Джерело: розроблено автором на основі попередніх досліджень

Встановлюючи норму прибутку на послуги, що надаються, дізнаємося ціну реалізації (табл. 3.6).

Таблиця 3.6

Розрахунок продажної ціни інвестиційного проекту, тис грн.

Роки реалізації проекту	Собівартість	Норма прибутку	Ціна реалізації	Ціна реалізації з ПДВ
2020	894 305 220	50%	1 341 457 830	1 609 749 396
2021	896 981 000	50%	1 345 471 500	1 614 565 800
2022	946 338 400	50%	1 419 507 600	1 703 409 120
2023	990 838 400	50%	1 486 257 600	1 783 509 120

Джерело: розроблено автором на основі попередніх досліджень

Для спрощення розрахунків податків припустимо, що підприємство займається тільки авіаційним ремонтом і освітньою діяльністю. У разі, якщо дане авіаційне майно є транспортним засобом (частиною транспортного засобу), то такі операції обкладаються ПДВ за ставкою в розмірі 0%. У разі здійснення ремонту іншого авіаційного майна, то ремонт підлягає оподаткуванню ПДВ на підставі норм Податкового кодексу України за ставкою в розмірі 20%.

Надання послуг в сфері освіти з проведення навчально-виробничого (за напрямками основної та додаткової освіти, зазначеним в ліцензії) або виховного

процесу звільняється від обкладення ПДВ [79].

Податок на прибуток – це прямий податок, що стягується з прибутку організації за мінусом суми встановлених відрахувань і знижок. Базова ставка становить 18%. Прибуток для українських організацій – це отримані доходи, зменшені на величину зроблених витрат.

Таким чином, операційна діяльність підприємства може бути представлена у вигляді таблиці.

Таблиця 3.7

Операційна діяльність інвестиційного проекту, грн.

Показники	2020	2021	2022	2023
Операційна діяльність	357 957 433	386 045 937	397 760 859	331 552 108
Виручка	1 582 920 240	1 587 656 370	1 675 018 970	1 753 783 970
Операційні витрати	942 963 140	859 821 000	909 178 400	1 049 046 240
Персонал	1 333 600	1 335 000	1 336 400	1 336 400
Матеріали	834 052 620	831 500 000	875 500 000	920 000 000
Комунальні витрати	21 853 000	26 986 000	32 342 000	32 342 000
Інші витрати	85 723 920	85 982 100	90 917 840	95 367 840
Податки	281 999 667	341 789 433	368 079 711	373 185 622

Джерело: складено автором на основі попередніх досліджень

Інвестиції в проект складуть 6000000 грн. Якщо помножити на 10, то передбачається фінансування проекту з використанням власних коштів - 2000000 грн. і залученням кредиту на 3 роки на суму 4 000 000 грн. під 18% річних.

Власні кошти будуть вливатися в проект в перший рік реалізації, а кредитні - в 2022 році (таблиця 3.8).

Таблиця 3.8

Розрахунок відсотків по кредиту

Роки	Борг на початок, грн.	Ануїтет	% погашення	Кредит погашений	Борг на кінець
2	40 000 000	18 396 950	7 200 000	11 196 950	28 803 050
3	28 803 050	18 396 950	5 184 550	13 212 410	15 590 640
4	15 590 640	18 396 950	2 806 320	15 590 640	0
Разом:	-	-	15 190 860	40 000 000	-

Джерело: складено автором на основі попередніх досліджень

Ануїтет розраховується за формулою:

$$R = PV \cdot \frac{E}{1 - \frac{1}{(1 + E)^n}}, \quad (3.1)$$

де R – аннуїтет,

PV – сума кредиту,

E – ставка по кредиту,

n – термін кредитування.

Розрахунок грошових потоків проекту, представлений в таблиці 3.9.

Таблиця 3.9

Розрахунок грошових потоків проекту

Показник	Роки				
	2020	2021	2022	2023	2024
Інвестиційна діяльність	-	-20 000 000	-40 000 000	-	-
Операційна діяльність:	357 957 433	386 045 937	397 760 859	331 552 108	331 552 108
Виручка	1 582 920 240	1 587 656 370	1 675 018 970	1 753 783 970	1 753 783 970
Операційні витрати	942 963 140	859 821 000	909 178 400	1 049 046 240	1 049 046 240
Податки	281 999 667	341 789 433	368 079 711	373 185 622	373 185 622
Фінансова діяльність:	-	20 000 000	21 603 050	-18 396 950	-18 396 950
Власні кошти	-	20 000 000	-	-	-
Позикові кошти	-	-	40 000 000	-	-
Повернення кредиту	-	-	18 396 950	18 396 950	18 396 950
У тому числі відсотки	-	-	7 200 000	5 184 550	2 806 320
Грошовий потік за період	357 957 433	386 045 937	397 760 859	331 552 108	331 552 108

Джерело: складено автором на основі попередніх досліджень

Щоб оцінити показники ефективності до здійснення проекту, розрахуємо операційну діяльність заводу без урахування реалізації даного інвестиційного проекту методом розрахунку по підприємству в цілому.

Порівняємо варіанти проекту розвитку підприємства в цілому «з проектом» і «без проекту».

На основі економічних звітів підприємства оцінимо операційну діяльність заводу «без проекту».

Таблиця 3.10

Розрахунок грошових потоків КП «Херсонські авіалінії»

Показник	Роки				
	2020	2021	2022	2023	2024
Операційна	357 957 433	381 131 079	312 537 274	175 443 274	174 184 912

діяльність					
Виручка	1 582 920 240	1 587 656 370	1 675 018 970	1 753 783 970	1 753 783 970
Операційні витрати	942 963 140	859 821 000	909 178 400	1 049 046 240	1 049 046 240
Податки	281 999 667	341 789 433	368 079 711	373 185 622	373 185 622

Джерело: складено автором на основі попередніх досліджень

Далі розрахуємо чистий дисконтований дохід (ЧДД):

$$ЧДД = \sum_{i=1}^n \frac{ОД}{(1+E)^i} - \sum_{j=1}^t \frac{И}{(1+E)^j}, \quad (3.2)$$

де ОД - операційна діяльність,

И - інвестиції,

n - період здійснення операційної діяльності,

t - період здійснення інвестиційної діяльності,

E - ставка дисконтування.

$$ЧДД_{\text{«без_проекта»}} = \frac{357957433}{1,21^0} + \frac{381131079}{1,21^1} + \frac{312537274}{1,21^2} + \frac{175443274}{1,21^3} + \frac{174184912}{1,21^4} = 1066700\ 660,43$$

$$ЧДД_{\text{«з_проектом»}} = \frac{357957433}{1,21^0} + \frac{386045937}{1,21^1} + \frac{397760859}{1,21^2} + \frac{331552108}{1,21^3} + \frac{331552108}{1,21^4} - \frac{20000000}{1,21^1} - \frac{40000000}{1,21^2} = 1246654\ 243,53 \text{ грн.}$$

Різниця ЧДД становить 179953583,11 грн.

ЧДД більше нуля, отже, даний інвестиційний проект ефективний.

Розрахуємо внутрішню норму прибутковості:

$$E_1 = 21\%;$$

$$E_2 = 60\%;$$

$$ЧДД(E_1) \text{ «без проекту»} = 1066700660,43 \text{ грн.}$$

$$ЧДД(E_1) \text{ «з проектом»} = 1246654243,53 \text{ грн.}$$

$$ЧДД(E_2) \text{ «без проекту»} = 787660568,74 \text{ грн.}$$

$$ЧДД(E_2) \text{ «з проектом»} = 858022654,83 \text{ грн.}$$

$$\text{Різниця ЧДД}(E_1) \text{ складає } 179953583,11 \text{ грн.}$$

$$\text{Різниця ЧДД}(E_2) \text{ складає } 70362086,09 \text{ грн.}$$

$$\text{ВНД} = 0,21 + \frac{179953583}{179953583 + 70362086} \cdot (0,6 - 0,21) = 0,49 = 49\%.$$

$$\text{ІП} = \frac{1290503707}{4384946} = 29\% \quad (3.3)$$

У зв'язку з тим, що індекс прибутковості з а результатами розрахунку більше 1, проект вважається ефективним.

Термін окупності, при якому ЧДД позитивний і стабільний, 4 роки.

Ризики проекту закладені в ставку дисконту. В даному проекті ставка дисконту визначається за методом середньозваженої вартості капіталу (WACC).

Вартість капіталу - це та ставка прибутковості, яку розраховують отримати інвестори або кредитори шляхом надання корпорації коштів на частковій або борговій основі.

Середньозважена вартість капіталу - це середня норма доходу на інвестований капітал, що доводиться платити за його використання [29].

Середньозважена вартість капіталу (Weighted Average Cost of Capital, WACC) - це показник, що характеризує вартість капіталу так само, як ставка банківського відсотка характеризує вартість залучення кредиту.

Відмінність WACC від банківської ставки полягає в тому, що цей показник не має на увазі рівномірних виплат, замість цього потрібно, щоб сумарний приведений дохід інвестора був таким же, який забезпечив би рівномірну виплату відсотків за ставкою, що дорівнює WACC [29].

WACC широко використовується в інвестиційному аналізі, його значення використовується для дисконтування очікуваних доходів від інвестицій, розрахунку окупності проектів, в оцінці бізнесу та інших додатках.

Дисконтування майбутніх грошових потоків із ставкою, що дорівнює WACC, характеризує знецінення майбутніх доходів з точки зору конкретного інвестора і з урахуванням його вимог до прибутковості інвестованого капіталу.

Середньозважена величина капіталу визначається за формулою:

$$WACC = \sum W_i \times K_i \quad (3.10)$$

W_i частка певного капіталу (питома вага) іншого виду в загальній ринковій оцінці,

K_i - необхідна прибутковість іншого учасника проекту.

У проекті є 2 види фінансування: власне та позикове.

У вигляді позикових коштів передбачається банківський кредит в розмірі 40000000 грн. за ставкою 18% річних.

Для розрахунку $WACC$ необхідно визначити рівень прибутковості власних коштів.

Для оцінки вартості власного капіталу використовуємо метод кумулятивної побудови, так як об'єкт оцінки є майновий комплекс, а не підприємство, акції якого котируються на вільному ринку, через що модель оцінки капітальних активів не може бути використана.

При побудові ставки дисконту таким способом за основу береться безризикова норма прибутковості, а потім до неї додається норма прибутковості за ризик інвестування в дану компанію.

Безризикова ставка доходу визначається зазвичай виходячи із ставки доходів за довгостроковими урядовими облігаціями.

В якості такої ставки використана середня ставка по довгострокових валютних депозитах п'яти найбільших українських банків, включаючи Ощадбанк.

Вона становить приблизно 8,5% і формується в основному під впливом внутрішніх ринкових факторів.

Для визначення додаткової премії за ризик інвестування в певну компанію враховуються такі найважливіші чинники:

Таблиця 3.11

Визначення значень факторів ризику інвестиційного проекту

Фактор	Значення	Коментарі
Розмір компанії	3%	Межа 0 -3%. Це підприємство досить велике, обсяги виробництва в масштабах країни.
Фінансова структура	2%	Межа 0 - 5%. Даний показник залежить від коефіцієнта концентрації власного капіталу і від показника поточної ліквідності.
Виробнича і територіальна диверсифікація	1,5%	Межа 0-3%. Виробнича диверсифікація практично відсутня (єдиний напрямок діяльності - авіаційний ремонт, освітня діяльність впливає незначно). Територіальна диверсифікація середня (підприємство ремонтує авіаційну техніку для України та ближнього зарубіжжя).
Диверсифікація клієнтури	3%	Межа 0-4%. Чим менша залежність доходів компанії від одного або декількох найбільших клієнтів, тим за інших рівних умов вона стабільніша. Споживачами авіаційного ремонту є практично всі авіакомпанії аеропорту «Херсон» і деякі інші аеропорти, тобто клієнти нечисленні і вагомі.
Рентабельність підприємства та прогнозованість його доходів	2%	Межа 0-4%. Рентабельність і стабільність доходів в даному бізнесі високі, але залежать від політики держави.
Якість управління	1%	Якість управління відбивається на всіх сферах існування компанії, тобто поточний стан компанії та перспективи її розвитку багато в чому зумовлені якістю управління. Даний фактор ризику визначаємо як середню величину факторів, крім тих факторів, що залежать від величини компанії і прогнозованості доходів.
Інші власні ризики	3%	Межа 0 - 5%. Враховує ймовірність впливу на отримання прогнозованих доходів інших специфічних ризиків, притаманних оцінюваній компанії. Беручи до уваги специфіку ведення бізнесу в Україні, необхідно передбачити в ставці дисконту величину даного чинника на рівні середини діапазону.
Разом:	15,5%	

Джерело: складено автором на основі [20]

Згідно проведену оцінку, величина ставки дисконту грошового потоку для власного капіталу становить - $8,5\% + 15,5\% = 24\%$

$$\text{Звідси } WACC = \frac{20\,000\,000}{60\,000\,000} \cdot 0,24 + \frac{40\,000\,000}{60\,000\,000} \cdot 0,18 = 0,2086 = 21\%.$$

Таки чином, для визначення ефективності проекту розрахований чистий дисконтований дохід, що склав 233881350 грн., що визначає дохід інвестора від вкладення своїх коштів в проект. Розрахована внутрішня норма прибутковості, що склала 26% - це та максимально прийнятна ставка дисконту, при якій можна інвестувати кошти без будь-яких втрат для власника.

3.3 Рекомендації щодо підвищення ефективності процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії»

Рівень розвиненості будь-якої держави в соціально-економічному відношенні визначається не тільки ВВП і його об'ємними характеристиками, але і інвестиціями. Інвестиції сьогодні представляють важливий елемент економіки України, спрямований на поліпшення прибутковості країни, на примноження ВВП і подвоєння його найближчим часом. Без прискореного розвитку інвестицій в основний капітал навряд чи слід очікувати великих поліпшень в механізмах взаємодії економіки і її інвестиційних складових. Незважаючи на інвестицій в реальний сектор економіки не втрачає своєї актуальності. Фізично і морально застаріле обладнання не дозволяє випускати продукцію, яка може конкурувати із зарубіжними аналогами. Високі темпи економічного зростання та інвестиційної активності є взаємообумовленими процесами, тому питання інвестиційної привабливості грають величезну роль, як для окремих господарюючих суб'єктів, регіонів, так і країни в цілому [24].

Управління підприємством з позицій максимізації вартості бізнесу вимагає від менеджерів підходу, заснованого на вартісному мисленні, яке передбачає концентрацію менеджменту підприємства не на поточні зміни величини прибутку, а на довгострокових грошових потоках, що дозволяє постійно збільшувати прибуток [2]. Основним фактором, що дозволяє реалізувати економічне зростання підприємства, є інвестиції. Ефективним інструментом управління інвестиційною діяльністю організації, підлеглого реалізації цілей її загального розвитку в умовах відбуваються істотних змін макроекономічних показників, системи державного регулювання ринкових процесів, кон'юнктури інвестиційного ринку та пов'язаної з цим невизначеністю, виступає інвестиційна стратегія. Інвестиційна стратегія являє собою систему довгострокових цілей інвестиційної діяльності промислового підприємства, обумовлених загальними задачами його розвитку й інвестиційною ідеологією, а також вибір найбільш

ефективних шляхів їх досягнення. Для формування найбільш ефективної інвестиційної стратегії актуальними стають питання прогнозування результатів інвестиційних рішень підприємства. Під прогнозуванням розуміється процес формування обґрунтованих імовірнісних суджень про можливі станах об'єкта у майбутньому на основі аналізу тенденцій його розвитку в минулому. Інструментом прогнозування є методи: факторний, статистичний, математичний, а також методи експертних оцінок, що базуються на досвіді та інтуїції фахівців [17]. Стратегічні інвестиційні цілі формуються на основі місії, переваг керівництва і позиції, займаної на цільовому ринку, цілі задають напрямок розвитку фірми й відображають бажаний стан, якого необхідно досягти в ході використання економічного, кадрового та інших видів потенціалу підприємства [22].

Інвестиційна діяльність підприємства формуються виходячи із системи цілей загальної стратегії економічного розвитку, для цього необхідно вибрати і сформулювати одну з пропонованих теорією стратегію, прийнятну для конкретного підприємства, умов внутрішньої і зовнішньої середовища, а також потенціалу підприємства [22].

Практично будь-яка інвестиційна стратегія включає в себе: напрями інвестування, використовуються конкретні фінансові інструменти, а також терміни інвестування. В залежності від цілей інвестування, типу управління, характеру економічної ситуації та безліч інших чинників можна виявити велику кількість різноманітних стратегій. До групи базових інвестиційних стратегій належать: стратегії заощадження, накопичення, агресивного зростання і помірному зростання. Стратегія заощадження рекомендується інвесторам, не схильним до ризику, а також тим з них, хто не впевнений у терміни здійснення інвестування. Оптимальним варіантом стратегії визнається той, який не виключає термінового виведення основної частини коштів (до 80-90%) з фондового ринку протягом найближчого року. Стратегія орієнтована на накопичення інвесторів, не схильних до ризику.

Оптимальною вважається така стратегія, коли ймовірність термінового виведення основної частини коштів інвестиційного портфеля (до 70-80%) з фондового ринку протягом найближчих 2-3 порівняно не висока. Стратегія агресивного росту пропонує максимально можливу прибутковість (при відповідному зростанні рівня потенційних ризиків). В якості оптимальної пропонується стратегія, коли точний термін інвестування не визначена та існує ймовірність термінового виведення основної частини коштів (до 80-90%) з фондового ринку протягом найближчого року. Стратегія помірною зростання може бути заснована на прогнозі сталого зростання економіки України, у найближчі 2-3 роки. Дана стратегія забезпечує високу дохідність при обмеженні потенційних ризиків. Оптимальний варіант стратегії той, у якого ймовірність термінового виведення основної частини портфеля (до 70-80%) з фондового ринку протягом 2-3 років. При портфельному інвестуванні вибір стратегії значною мірою визначається типом управління. Зазвичай виділяють два типи управління: активний і пасивний.

Стратегія активного управління інвестиціями передбачає ретельний моніторинг фондового ринку, оперативне придбання фінансових інструментів, що відповідають цілям інвестування, а також швидка зміна інвестиційного портфеля. Цей тип управління потребує значних грошових витрат, пов'язаних з інформаційно-аналітичною підготовкою рішень, придбанням або розробкою власного програмно-технічного та методичного забезпечення. Перевага даного виду стратегії полягає в тому, що менеджер по інвестиціях в повній мірі використовує знання і великий досвід, а також доступну інформацію, включаючи результати проведених інвестиційних досліджень для досягнення оптимального співвідношення "ризик-дохід". Дана стратегія вимагає постійно переглядати структуру інвестиційного портфеля. Стратегія пасивного управління інвестиціями характерна для консервативних і помірно-агресивних інвесторів. В якості головних цілей пасивного управління виступають захист вкладень від інфляції та отримання гарантованого доходу при мінімальному ризику і низьких

витратах на управління. Цей тип управління передбачає створення добре диверсифікованих інвестиційних портфелів. Пасивний тип управління виходить з того, що структура портфеля протягом тривалого періоду не переглядається, а це порівняно низький рівень управлінських витрат [26].

У процесі реалізації основної мети, управління інвестиційною діяльністю спрямоване на вирішення наступного комплексу завдань:

1. Забезпечення досить високих темпів економічного розвитку підприємства за рахунок ефективної інвестиційної діяльності. Між ефективністю інвестиційної діяльності і темпами економічного розвитку підприємства існує прямий зв'язок.

2. Максимізація доходів (прибутку) від інвестиційної діяльності. Прибуток є одним з основних показників, що характеризують результати не тільки інвестиційної, але і всієї виробничо-господарської і збутової діяльності підприємства. При наявності альтернативних варіантів рішень в об'єктах інвестування рекомендується вибирати ті з них, які забезпечують отримання найбільшої суми чистої приведеної вартості.

3. Мінімізація рівня ризику. Інвестиційні ризики супроводжують практично всім формам інвестиційної діяльності та напрямів інвестування. На етапі прийняття управлінських рішень, пов'язаних з реалізацією окремих інвестиційних проєктів, рекомендується застосовувати необхідні заходи для обмеження рівнів інвестиційних ризиків і пов'язаних з ними фінансових збитків.

4. Підвищення фінансової стійкості (основними показниками оцінки, якої виступають коефіцієнти фінансової незалежності, стійкості, маневреності власних коштів) і платоспроможності промислового підприємства в процесі здійснення інвестиційної діяльності. Інвестиційна діяльність пов'язана з відволіканням фінансових коштів, причому в досить великих розмірах і на тривалий період. Це може привести до зниження платоспроможності підприємства за поточними платіжними операціями, несвоєчасного виконання платіжних зобов'язань перед партнерами, державним бюджетом, створення

передумов для настання банкрутства.

5. Підвищення темпів реалізації окремих інвестиційних програм. Скорочення термінів реалізації окремої інвестиційної програми сприяють більш високому економічному розвитку підприємства, підвищуючи ймовірність формування додаткового грошового потоку у вигляді прибутку від інвестицій та амортизаційних відрахувань. Це буде сприяти зниженню рівня інвестиційних ризиків, пов'язаних з несприятливим змінам кон'юнктури інвестиційного ринку і погіршенням інвестиційного клімату в країні.

Складність формування інвестиційної стратегії підприємства полягає в розробці досить великої кількості альтернативних варіантів інвестиційних проектів і виборі найкращих з них з економічної точки зору. Всі вони повинні найбільш повно відповідати цілям стратегічного розвитку, які були сформовані в місії підприємства. Крім того, рекомендується враховувати можливості зростання підприємства, що характеризується часткою завойованого ринку протягом аналізованого ретроспективного періоду та його здатності адаптації інвестиційної стратегії до швидко змінюваних умов макро- і мікросередовища. Обрана стратегія не може виходити за межі періоду формування загальної економічної стратегії підприємства.

Розробка найбільш ефективних способів реалізації стратегічних цілей інвестиційної діяльності здійснюється за двома напрямками, а саме диверсифікації інвестиційної діяльності та формуванні необхідних за обсягом інвестиційних ресурсів. В процесі розробки стратегічних напрямків інвестиційної діяльності вирішується завдання визначення економічно найбільш доцільного співвідношення різних форм інвестування, яка пов'язана з функціональною спрямованістю діяльності підприємства. Важливими чинниками, які слід враховувати при вирішенні зазначеної задачі, є:

- 1) життєвий цикл, протягом якого функціонує підприємство чи передбачає присутнім на цільовому ринку;
- 2) розмір підприємства (велике, середнє, мале);

3) загальний стан національної економіки.

При виробленні інвестиційної стратегії, необхідно провести аналіз зовнішнього середовища. Об'єктом аналізу виступають політичні, макроекономічні і інші чинники, що визначають ринкову кон'юнктуру (співвідношення попиту і пропозиції), тенденція розвитку окремих ринків (праці, капіталу, сировинних ресурсів).

Розробка стратегії формування інвестиційних ресурсів включає чотири етапи [3]:

1) прогнозування потреби в необхідному обсязі інвестиційних ресурсів;

2) дослідження та оцінка можливостей дослідження і оцінка можливостей формування інвестиційних ресурсів за рахунок використання різних джерел;

3) визначення методів фінансування окремих інвестиційних програм і проектів;

4) оптимізація структури джерел формування інвестиційних ресурсів. Головні критерії, які враховуються при формуванні інвестиційних ресурсів:

а) максимізація фінансової стійкості підприємства на підставі наступної системи показників: коефіцієнт співвідношення власних і залучених коштів, коефіцієнт маневреності власного капіталу, коефіцієнт довгострокової заборгованості, і коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів;

б) максимізація суми прибутку, що залишається в розпорядженні підприємства, при різних співвідношеннях внутрішніх і зовнішніх джерел фінансування. Фахівці з інвестицій повинні звертати увагу на необхідність врахування стадії розвитку галузі і відповідно входять до неї при обґрунтуванні вибору економічно доцільною стратегії інвестування. Безумовно, формування інвестиційної стратегії промислового підприємства відноситься до найбільш гострих проблем менеджменту, доказом є численні публікації в журналах, монографії та навчальна література на цю тему.

Таким чином, запропоновано основні орієнтири вибору пріоритетних

напрямоків при виборі стратегії інвестування, при цьому слід розуміти визначення в стратегічному плані основних інвестиційних цілей і завдань, твердження курсу дії і розподілу ресурсів, необхідних для досягнень цих стратегічних цілей в розрізі функціональних напрямків діяльності підприємства.

З метою запобігання та мінімізації негативного впливу зовнішніх факторів кожне підприємство розробляє стратегічну програму розвитку підприємства, центральне місце в якій серед функціональних стратегій займає внутріфінансова стратегія інвестиційної діяльності (рис. 3.3), яка визначає напрямок розвитку інвестування та чітко регламентує порядок дій при прийнятті інвестиційних рішень.



Рис.3.3. Стратегічні напрями інвестиційного розвитку КП «Херсонські авіалінії»

Джерело: складено автором на основі [20]

Реалізацію найбільш пріоритетних завдань стратегії покликане забезпечити стратегічне управління. При цьому стратегічне управління являє собою вид управлінської діяльності, спрямований на досягнення якісних і кількісних результатів основних напрямків розвитку організації [32].

Ефективність інвестиційної політики на різних рівнях системи управління в рамках національної економіки визначається дією різних факторів. Так, ефективність державної інвестиційної політики може бути визначена досягнутим рівнем соціально - економічного розвитку країни, ступенем виконання або вирішення поставлених раніше завдань національного значення, об'ємом залученого іноземного капіталу, отриманого соціального ефекту і т.п.

Ефективність інвестиційної політики в окремих регіонах також може бути визначена тим, наскільки раціонально місцеві органи влади керують внутрішніми і зовнішніми грошовими потоками для досягнення високого рівня соціально - економічного розвитку регіонів і створення сприятливого інвестиційного клімату. Ефективність інвестиційної політики на мікрорівні, тобто на рівні окремо взятих компанії полягає в тому, наскільки раціонально використовуються наявні внутрішні і зовнішні фінансові та нефінансові ресурси, і яку віддачу вони приносять. При цьому в першу чергу, необхідно проаналізувати наявні джерела коштів фінансування діяльності компанії і напрямки їх вкладення.

Аналіз напрямів їх вкладення виникає внаслідок теоретичної формулювання визначення інвестиційної політики в рамках окремо взятих організації. Інвестиційна політика визначає основні напрями ефективного вкладання наявних ресурсів з метою отримання бажаної прибутку і рентабельності. Аналіз наявності наявних у авіаційного підприємства інвестиційних ресурсів для здійснення своєї поточної виробничої діяльності зводиться до аналізу джерел фінансування його активів, тобто пасивів балансу. Узагальнено весь капітал поділяється на два види: власний, позиковий. До складу власного капіталу включаються статутний і додатковий капітал, резерви, які створюються згідно з установчими документами та законодавством, а також нерозподілений прибуток. В якості позикових джерел фінансування виступають довгострокові і короткострокові зобов'язання організації. Оцінку ефективності віддачі наявних інвестиційних ресурсів можна провести на основі даних про

структуру активів, в якій відображаються напрямки вкладень коштів підприємства або організації.

Аналіз структури активів дає змогу судити про те, який обсяг коштів знаходиться в обороті, так звані оборотні активи, а який забезпечує виробничий цикл, а також отримання прибутку в довгостроковій перспективі.

Одним з напрямів підвищення ефективності інвестиційної політики, може бути проведення реструктуризації балансу, тобто зміна співвідношення між окремими статтями активів та пасивів. Необхідність проведення подібних заходів багато в чому обумовлена тим, що в організаціях практично половина наявного капіталу вкладена у необоротні активи. У свою чергу найбільшу питому вагу у необоротних активах становлять основні фонди, в якості яких виступають будівлі, споруди, обладнання, транспорт.

Брак власного капіталу і резервів призводить до зростання позикового капіталу (довгострокових і короткострокових зобов'язань). Використання банківських кредитів і позик в більшості випадків не практикується організаціями. В першу чергу, це пов'язано з великими процентними ставками на позиковий капітал. Крім того, комерційні банки часто не хочуть надавати кредити компаніям і організаціям, які мають незадовільний фінансовий стан, що характерно для багатьох компаній. Тому, одним з головних джерел для підтримки їх поточної фінансової діяльності стають короткострокові зобов'язання. При цьому із загального числа статей, що входять до їх складу, найбільш використовуваною є кредиторська заборгованість. Вона включає в себе заборгованість компанії перед постачальниками і підрядниками за поставлені сировину та матеріали, паливо і т.п., перед працівниками по оплаті праці, заборгованість перед державними позабюджетними фондами і податковими органами по сплаті податків і зборів та різного роду відрахувань. Засоби перерахованих кредиторів використовуються для покриття взаємних витрат на виробничі цілі, однак, зобов'язання по заборгованостях часто не виконуються в строк. Проведення подібних операцій свідчить про відсутність

ефективного управління грошовими потоками, і вимагає розробки заходів щодо підвищення ефективності інвестиційної політики підприємства окремої галузі.

Розробка інвестиційної стратегії [5] підприємства в складі його функціональних стратегій пов'язана з вибором оптимальних шляхів досягнення цілей діяльності, що враховують постійний вплив умов зовнішнього середовища. У зв'язку з цим ефективна інвестиційна стратегія підприємства повинна відповідати вимогам гнучкості в питаннях реалізації інвестиційних задумів, що представляють найбільший інтерес, за допомогою проведення регулярного їх аналізу на предмет можливості бути реалізованим проектом, тобто достатності фінансових і матеріальних ресурсів, очікуваного рівня його прибутковості, а також впливу зовнішніх факторів. Іншими словами, внутрішній інвестиційний портфель компанії повинен бути оптимізований. Інвестиційна стратегія є ефективним інструментом перспективного управління інвестиційною діяльністю підприємства, являє собою концепцію її розвитку.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

У третьому розділі магістерської роботи запропоновані шляхи удосконалення процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії».

Запропоновані заходи передбачають удосконалення організаційно-економічної моделі процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії». Представлена модель процесу інвестування КП «Херсонські авіалінії» у вигляді одного процесу і у вигляді декомпозиційної сукупності бізнес-процесів верхнього рівня, дозволить уніфікувати інвестиційний процес і забезпечить, в кінцевому рахунку, підвищення ефективності його виконання.

На КП «Херсонські авіалінії» згідно затвердженій програмі розвитку представленої передбачається реалізація інвестиційного проекту для створення цеху з ремонту і обслуговування літаків, а також центру підготовки персоналу, тобто навчальний центр, що займається підвищенням кваліфікації та перепідготовкою кадрів авіаційної промисловості.

Проектом передбачається: реконструкція цеху по ремонту та обслуговуванню; підведення комунікацій (електрики, каналізації, водопостачання, телефонної мережі, тепломережі). закупівля меблів і устаткування; оздоблення кімнат.

Для визначення ефективності проекту був розрахований чистий дисконтований дохід, що склав 233881350 грн., що визначає дохід інвестора від вкладення своїх коштів в проект. Розрахована внутрішня норма прибутковості, що склала 26% - це та максимально прийнятна ставка дисконту, при якій можна інвестувати кошти без будь-яких втрат для власника. Розраховані показники ефективності реалізації інвестиційного проекту дозволили визначити доцільність прийняття рішень з приводу владання коштів в реалізацію проекту.

Розробка найбільш ефективних способів реалізації стратегічних цілей інвестиційної діяльності здійснюється за двома напрямками, а саме диверсифікації інвестиційної діяльності та формуванні необхідних за обсягом інвестиційних ресурсів. В процесі розробки стратегічних напрямків інвестиційної діяльності вирішується завдання визначення економічно найбільш доцільного співвідношення різних форм інвестування, яка пов'язана з функціональною спрямованістю діяльності підприємства.

Важливими чинниками, які слід враховувати при вирішенні зазначеної задачі, є:

- життєвий цикл, протягом якого функціонує підприємство чи передбачає присутнім на цільовому ринку;
- розмір підприємства (велике, середнє, мале);
- загальний стан національної економіки.

При виробленні інвестиційної стратегії, необхідно провести аналіз зовнішнього середовища. Об'єктом аналізу виступають політичні, макроекономічні і інші чинники, що визначають ринкову кон'юнктуру (співвідношення попиту і пропозиції), тенденція розвитку окремих ринків (праці, капіталу, сировинних ресурсів). Необхідність та доцільність розробки інвестиційної стратегії авіаційного підприємства в складі його функціональних стратегій пов'язана з вибором оптимальних шляхів досягнення цілей діяльності, що враховують постійний вплив умов зовнішнього середовища. У зв'язку з цим ефективна інвестиційна стратегія підприємства повинна відповідати вимогам гнучкості в питаннях реалізації інвестиційних задумів, що представляють найбільший інтерес, за допомогою проведення регулярного їх аналізу на предмет можливості бути реалізованим проектом, тобто достатності фінансових і матеріальних ресурсів, очікуваного рівня його прибутковості, а також впливу зовнішніх факторів. Іншими словами, внутрішній інвестиційний портфель компанії повинен бути оптимізований. Інвестиційна стратегія є ефективним інструментом перспективного управління інвестиційною діяльністю підприємства, являє собою концепцію її розвитку.

ВИСНОВКИ

З проведеного дослідження можна сказати, що наукові підходи, що досліджують процес інвестування розвитку авіаційного підприємства

підтвердили необхідність визначення поняття розвитку сучасного ринку авіаперевезень з позицій досягнення Цілей сталого розвитку. Під яким слід розуміти перехід до створення такого механізму його функціонування, який здатний забезпечити збалансоване ставлення між сегментами галузі повітряного транспорту, рівнями управління галузевими підсистемами, ринковими цілями господарюючих суб'єктів і інтересами держави. Відповідно до Цілей сталого розвитку запропоновані завдання їх досягнення в процесі функціонування авіаційних підприємств. До яких відносяться: розмежування ринку на сегменти авіаперевезень; застосування різноманітних форм взаємодії; збільшення кількості рейсів за рахунок створення трансферних пасажиропотоків, перевезень в регіонах вузловими аеропортами (хабами); технічне удосконалення; становлення єдиної аеропортової мережі в сукупності з ефективним використанням майна аеропортів; а також підвищення інвестиційної активності авіаційних підприємств.

Головною особливістю політики розвитку авіаційної галузі національної економіки України є залучення вітчизняних й іноземних інвестицій. Інвестиційні проекти необхідно розробити, проаналізувати їх сильні та слабкі сторони, забезпечити їх фінансування, представити потенційним інвесторам та ефективно управляти процесом їхньої реалізації. При цьому з погляду оцінки інвестиційної привабливості та обґрунтування інвестиційних рішень повинні закладатися як фінансові інтереси окремих інвесторів та авіакомпаній, так і економічні інтереси регіону та держави, які обслуговується. Основними особливостями сучасного процесу інвестування розвитку авіаційних підприємств є необхідність досягнення наступних цілей: збільшення загального пасажиропотоку до рівня 24,3 млн. пасажирів до 2023 року (більш як удвічі порівняно з 2015 роком); збільшення пропускної спроможності аеропортів удвічі, а також приведення рівня надання послуг в аеропортах у відповідність з міжнародними стандартами; зменшення часу на наземне обслуговування кожного повітряного судна до 35—40 хвилин; підвищення удвічі транзитного потенціалу головного міжнародного

авіаційного транспортного вузла держави як запоруки успішного розвитку аеропортів; активізація державно-приватного партнерства з утримання та експлуатації аеропортів та створення сприятливого інвестиційного клімату для розвитку авіаційної галузі; розвиток неавіаційної діяльності аеропортів до 40 % загальних доходів аеропортів; збільшення частки авіаційних перевізників, які працюють за моделлю «лоукост», до 30 % загального ринку авіаційних перевезень; створення не менш як 1000 додаткових робочих місць.

Запропонований методичний підхід до здійснення процесу інвестування розвитку авіаційних підприємств. В межах якого обґрунтовано застосування методу аналізу ієрархій в процедурі відбору інвестиційних проектів в програму реалізації авіаційного підприємства. Доведено, що використання значного обсягу кількісних показників при проведенні оцінки інвестиційних проектів дозволить підвищити точність і достовірність аналізу. Введено додатковий етап процедури формування інвестиційної програми авіаційних підприємств у вигляді розрахунку порогового значення інтегрального показника ефективності проектів. Даний етап дозволяє скоротити число альтернатив інвестування з урахуванням статистичних даних по реалізації аналогічних капіталовкладень.

У зв'язку з тим, що в сучасних умовах авіаційні підприємства характеризують зниженою інвестиційною активністю в зв'язку з підвищеною невизначеністю і ризикованістю проектів. Застосування методу аналізу ієрархій дозволить керівництву підприємств приймати обґрунтовані рішення про варіанти капіталовкладень, з метою максимізації прибутку, досягнення стратегічних цілей і вигідного конкурентного становища на ринку.

Запропоновані заходи передбачають удосконалення організаційно-економічної моделі процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії». Представлена модель процесу інвестування КП «Херсонські авіалінії» у вигляді одного процесу і у вигляді декомпозиційної сукупності бізнес-процесів верхнього рівня, дозволить уніфікувати інвестиційний процес і забезпечить, в кінцевому рахунку, підвищення ефективності його виконання.

На КП «Херсонські авіалінії» згідно затвердженій програмі розвитку представленої передбачається реалізація інвестиційного проекту для створення цеху з ремонту і обслуговування літаків, а також центру підготовки персоналу, тобто навчальний центр, що займається підвищенням кваліфікації та перепідготовкою кадрів авіаційної промисловості.

Проектом передбачається: реконструкція цеху по ремонту та обслуговуванню; підведення комунікацій (електрики, каналізації, водопостачання, телефонної мережі, тепломережі). закупівля меблів і устаткування; оздоблення кімнат.

Для визначення ефективності проекту був розрахований чистий дисконтований дохід, що склав 233881350 грн., що визначає дохід інвестора від вкладення своїх коштів в проект. Розрахована внутрішня норма прибутковості, що склала 26% - це та максимально прийнятна ставка дисконту, при якій можна інвестувати кошти без будь-яких втрат для власника. Розраховані показники ефективності реалізації інвестиційного проекту дозволили визначити доцільність прийняття рішень з приводу владання коштів в реалізацію проекту.

Розробка найбільш ефективних способів реалізації стратегічних цілей інвестиційної діяльності здійснюється за двома напрямками, а саме диверсифікації інвестиційної діяльності та формуванні необхідних за обсягом інвестиційних ресурсів. В процесі розробки стратегічних напрямків інвестиційної діяльності вирішується завдання визначення економічно найбільш доцільного співвідношення різних форм інвестування, яка пов'язана з функціональною спрямованістю діяльності підприємства.

Важливими чинниками, які слід враховувати при вирішенні зазначеної задачі, є:

- життєвий цикл, протягом якого функціонує підприємство чи передбачає присутнім на цільовому ринку;
- розмір підприємства (велике, середнє, мале);
- загальний стан національної економіки.

При виробленні інвестиційної стратегії, необхідно провести аналіз зовнішнього середовища. Об'єктом аналізу виступають політичні, макроекономічні і інші чинники, що визначають ринкову кон'юнктуру (співвідношення попиту і пропозиції), тенденція розвитку окремих ринків (праці, капіталу, сировинних ресурсів). Необхідність і доцільність розробки інвестиційної стратегії авіаційного підприємства в складі його функціональних стратегій пов'язана з вибором оптимальних шляхів досягнення цілей діяльності, що враховують постійний вплив умов зовнішнього середовища. У зв'язку з цим ефективна інвестиційна стратегія підприємства повинна відповідати вимогам гнучкості в питаннях реалізації інвестиційних задумів, що представляють найбільший інтерес, за допомогою проведення регулярного їх аналізу на предмет можливості бути реалізованим проектом, тобто достатності фінансових і матеріальних ресурсів, очікуваного рівня його прибутковості, а також впливу зовнішніх факторів. Іншими словами, внутрішній інвестиційний портфель компанії повинен бути оптимізований. Інвестиційна стратегія є ефективним інструментом перспективного управління інвестиційною діяльністю підприємства, являє собою концепцію її розвитку.

Запропоновані заходи передбачають удосконалення організаційно-економічної моделі процесу інвестування розвитку КП «Херсонські авіалінії». Представлена модель процесу інвестування КП «Херсонські авіалінії» у вигляді одного процесу і у вигляді декомпозиційної сукупності бізнес-процесів верхнього рівня, дозволить уніфікувати інвестиційний процес і забезпечить, в кінцевому рахунку, підвищення ефективності його виконання.

На КП «Херсонські авіалінії» згідно затвердженій програмі розвитку представленої передбачається реалізація інвестиційного проекту для створення цеху з ремонту і обслуговування літаків, а також центру підготовки персоналу, тобто навчальний центр, що займається підвищенням кваліфікації та перепідготовкою кадрів авіаційної промисловості.

Проектом передбачається: реконструкція цеху по ремонту та

обслуговуванню; підведення комунікацій (електрики, каналізації, водопостачання, телефонної мережі, тепломережі). закупівля меблів і устаткування; оздоблення кімнат.

Для визначення ефективності проекту був розрахований чистий дисконтований дохід, що склав 233881350 грн., що визначає дохід інвестора від вкладення своїх коштів в проект. Розрахована внутрішня норма прибутковості, що склала 26% - це та максимально прийнятна ставка дисконту, при якій можна інвестувати кошти без будь-яких втрат для власника. Розраховані показники ефективності реалізації інвестиційного проекту дозволили визначити доцільність прийняття рішень з приводу владання коштів в реалізацію проекту.

Розробка найбільш ефективних способів реалізації стратегічних цілей інвестиційної діяльності здійснюється за двома напрямками, а саме диверсифікації інвестиційної діяльності та формуванні необхідних за обсягом інвестиційних ресурсів. В процесі розробки стратегічних напрямків інвестиційної діяльності вирішується завдання визначення економічно найбільш доцільного співвідношення різних форм інвестування, яка пов'язана з функціональною спрямованістю діяльності підприємства.

Важливими чинниками, які слід враховувати при вирішенні зазначеної задачі, є:

- життєвий цикл, протягом якого функціонує підприємство чи передбачає присутнім на цільовому ринку;
- розмір підприємства (велике, середнє, мале);
- загальний стан національної економіки.

При виробленні інвестиційної стратегії, необхідно провести аналіз зовнішнього середовища. Об'єктом аналізу виступають політичні, макроекономічні і інші чинники, що визначають ринкову кон'юнктуру (співвідношення попиту і пропозиції), тенденція розвитку окремих ринків (праці, капіталу, сировинних ресурсів). Необхідність ті доцільність розробки інвестиційної стратегії авіаційного підприємства в складі його функціональних

стратегій пов'язана з вибором оптимальних шляхів досягнення цілей діяльності, що враховують постійний вплив умов зовнішнього середовища. У зв'язку з цим ефективна інвестиційна стратегія підприємства повинна відповідати вимогам гнучкості в питаннях реалізації інвестиційних задумів, що представляють найбільший інтерес, за допомогою проведення регулярного їх аналізу на предмет можливості бути реалізованим проектом, тобто достатності фінансових і матеріальних ресурсів, очікуваного рівня його прибутковості, а також впливу зовнішніх факторів. Іншими словами, внутрішній інвестиційний портфель компанії повинен бути оптимізований. Інвестиційна стратегія є ефективним інструментом перспективного управління інвестиційною діяльністю підприємства, являє собою концепцію її розвитку.

СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ареф'єва О. В., Штангрет А. М. Розвиток підприємств авіаційної галузі в контексті економіки знань. Львів : Укр. акад. друкарства, 2011. 224 с.
2. Афанасьев Н.В. Управление развитием предприятия: [монография] / Афанасьев Н.В., Рогожин В.Д., Рудыка В.И. - Х. : Издательский дом "ИНЖЭК", 2003. - 184 с.
3. Борщ Л.М. Інвестиції в Україні: стан, проблеми і перспективи. — К.: Т-во "Знання", КОО, 2002. — 318 с.
4. Брюховецька Н. Ю. Оцінювання інвестиційної активності підприємства за критерієм доданої вартості / Н. Ю. Брюховецька, Т. Ю. Коритько, І. В. Бриль // Стратегія і механізми регулювання промислового розвитку. - 2016. - 2016. - С. 28-40.
5. Буглак О. В. Особливості здійснення інвестиційної діяльності та забезпечення інвестиційної привабливості в авіагалузі України / О. В. Буглак // Інвестиції: практика та досвід. - 2010. - № 16. - С. 6-8.
6. Виступ Президента України на Саміті з прийняття Цілей сталого розвитку в рамках Генеральної Асамблеї ООН \\Режим доступу: <https://mfa.gov.ua/ua/press-center/news/40400-vistup-prezidenta-ukrajini-na-samiti-z-prijnyattya-cilej-stalogo-rozvitku-v-ramkah-generalnoji-asambleji-onn>
7. Геєць В.М. Суспільство, держава, економіка: феноменологія взаємодії та розвитку / Валерій Михайлович Геєць ; НАН України ; Ін-т екон. та прогнозів. НАН України. – К., 2009. – 864 с
8. Григорак М.Ю., Савченко Л.В та ін. Логістичні концепції розвитку аеропортів. – К.: Логос, 2017. – 380 с.
9. Грушак, З. М. Управління конкурентоспроможністю авіакомпанії на міжнародному ринку транспортних послуг : автореферат дис. ...канд. екон. наук / Грушак З. М. ; 08.00.04 - економіка та управління підприємствами

- (за видами економічної діяльності). – Київ : НАУ, 2014. – 20 с.
10. Державна авіаційна служба України (2018) Підсумки діяльності авіаційної галузі України. [online] Доступно: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/> [Дата звернення 12 лютого 2018].
 11. Довбенко В.І. Перспективні проблеми розвитку підприємств / Довбенко В.І. - II Щорічник наукових праць: Соціально-економічні дослідження в перехідний період. - Львів, 2003. - 507 с.
 12. Економічна енциклопедія: у трьох томах. Т.3 / Редкол.: С.В. Мочерний (від. ред.) та ін. - К.: Вид. центр "Академія", 2002. - 952 с.
 13. Жаворонкова Г.В., Садловська І.П. (2012) Стратегічне управління авіатранспортними підприємствами. К.: Кондор.
 14. Закон України "Про інвестиційну діяльність" [Електронний ресурс] Офіційний сайт Верховної Ради України . - Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12>
 15. Інноваційна стратегія українських реформ / А.С. Гальчинський, В.М. Геєць, А.К. Кінах, В.П. Семиноженко. – К. : Знання України, 2002. – 336 с.
 16. Козловський, К. В. Інтеграція авіаційного комплексу України у глобальний конкурентний простір : автореферат дис. ...канд. екон. наук / Козловський К. В. ; 08.00.02- світове господарство і міжнародні економічні відносини. – Київ : КНУ ім. Т.Шевченка, 2013. – 21 с.
 17. Контролювання та регулювання економічного розвитку підприємства: проблеми, методологічні та прикладні аспекти: монографія / О.Є. Кузьмін, С.В. Князь, Н.О. Шпак, В.А. Новицький. - Львів: Видавництво Національного університету "Львівська політехніка", 2006. - 148 с.
 18. Костюкевич Р. М. Інвестиційний менеджмент : навч. посіб. / Р. М. Костюкевич. – Рівне : НУВГП, 2011. – 270 с.
 19. Кулаев, Ю. Ф. Экономика гражданской авиации Украины : монография / Ю. Ф. Кулаев, В. И. Щелкунов. – 2-е изд., доп. и перераб. – К. : Феникс, 2010. – 736 с.

20. Кулик В.А. (2010) Інвестиційні ресурси інноваційних проектів модернізації аеропортів. Проблеми підвищення ефективності інфраструктури, 27. [online] Доступно: <http://jml.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/169> [Дата звернення 15 лютого 2015].
21. Ложачевська О.М., Полторацька О.Т. (2011) Глобальна інституціональна взаємодія міжнародних авіаційних організацій з аеропортами України. К.: Логоа
22. Ложачевська О.М., Сидоренко К.В. (2012) Підвищення економічної ефективності діяльності аеропортів України шляхом оптимізації їх інфраструктури. Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право), 3, с. 128-133.
23. Матеріали офіційного веб-сайту «Цілі Сталого Розвитку в Україні» Представництва ООН в Україні [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://sdg.org.ua/ua>
24. Матеріали офіційного веб-сайту Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
25. Матеріали офіційного веб-сайту Міжнародний аеропорт Херсон [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://airport.kherson.ua/>
26. Міністерство інфраструктури України (2018) Авіатранспорт [online] Доступно: <https://ratu.gov.ua/timeline/Aviatransport.html> [Дата звернення 27 січня 2020].
27. Назаренко, А. С. Управління економічним потенціалом аеропортів : автореферат дис. ...канд. екон. наук / Назаренко А. С. ; 08.00.04 - економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Київ : ДЕДУТ, 2012. – 20 с.
28. Огаренко Т. Ю. Категорії "економічний розвиток" і "розвиток економіки": суть та співвідношення / Т. Ю. Огаренко // Сталий розвиток економіки. - 2013. - № 4. - С. 265-270.

- 29.Осовська Г.В., Юшкевич О.О., Завадський Й.С. - Економічний словник. - К.: Кондор, 2009. - 358 с.
30. Павелко, В. Ю. Забезпечення підвищення ефективності управління аеропортовим комплексом на основі концепції якості : монографія / В. Ю. Павелко. – Запоріжжя : Кругозір, 2014. – 318 с. – Бібліогр.: с. 253-279. – ISBN 978-966-2602-82-1 : 50.00.
- 31.Резолюція Генеральної Асамблеї ООН від 25 вересня 2015 року "Перетворення нашого світу: Порядок денний в області сталого розвитку на період до 2030 року"
32. Сидоренко К.В. (2013b) Тенденції і фактори розвитку аеропортів на міжнародному ринку авіатранспортних послуг. Кримський економічний вісник, 5, с. 235238.
- 33.Сімкова, Т. О. Організаційно-економічне забезпечення управління якістю послуг аеропортів : автореферат дис., канд.екон.наук / Сімкова Т. О. ; 08.00.04 - економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Київ : НАУ, 2011. – 18 с.
- 34.Тараненко, А. А. Економічний механізм стимулювання праці в інноваційній діяльності (на прикладі підприємств аерокосмічної галузі) : Автореферат дис...канд.екон.наук / Тараненко А. А. ; 08.00.04-економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Харків : ХНЕУ, 2009. – 20с.
- 35.Франк Й., Рубанов Ю. (2012) Создание и развитие аэропорта-хаба: предпосылки и принципы. Транспорт Российской Федерации, 2 (39), с. 38-41.
36. Чанг, Ха-Юн (2016). Економіка: інструкція з використання (українська). Київ: Наш формат. с. 205. ISBN 9786177279425.
37. Akamatsu K. A historical pattern of economic growth in developing countries / Ken Akamatsu // Journal of Developing Economies. - 2012. - No 1. - P. 3?25.
- 38.Mansell, R & and Wehn, U. Archived copy. Archived from the original on 2006-

- 10-14. Retrieved 2009-10-14. Mansell, R & and Wehn, U. 1998. Knowledge Societies: Information Technology for Sustainable Development. New York: Oxford University Press.
39. Puthenkalam J.J. Economic Growth, Democracy and Human Development: In Reference to MGNREGA & Panchayati Raj Institutions John Joseph Puthenkalam, John Chathanatt 2016, 429 стор.
40. Greenwood, Daphne T.; Holt, Richard P. F. (2010). Local Economic Development in the 21st Century. Armonk and London: M. E. Sharpe. p. 3-4.
41. Hirschman A. (1986) Rival views of market society and other recent essays. N.Y.: Viking.
42. Hirschman, A. O. (1981). The Rise and Decline of Development Economics. Essays in Trespassing: Economics to Politics to Beyond. pp. 1-24
43. Schumpeter, Joseph & Backhaus, Ursula, 2003. The Theory of Economic Development. In Joseph Alois Schumpeter. pp. 61-116. doi:10.1007/0-306-48082-4_3
44. Seidman, Karl F. (2005). Economic Development Finance. Thousand Oaks: Sage Publications. p. 5
45. Таран Н.Р. Стратегічні напрями розвитку авіаційної галузі на прикладі аеропорту Бориспіль» (XVIII Міжнародної науково-практичної конференції молодих учених і студентів «Політ» (м. Київ, НАУ, 2018р.));
46. Taran N.R. «Analysis of the aviation transport strategy of ukraine to 2030 year» (Of The IX International Scientific And Practical Conference «Modern problems of economy» October 16, 2019).

ДОДАТКИ