

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЛІНГВІСТИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кафедра психології і туризму

Кваліфікаційна робота

**на тему: «Аналіз функціонування міжнародного аеропорту «Київ»
(Жуляни)»**

Допущено до захисту
«24» листопада 2022 року

здобувача вищої освіти групи Т01-21
денної форми здобуття освіти
факультету туризму, бізнесу і психології
освітньої програми Туризмознавство
за спеціальністю 242 Туризм

Вівчарик Лілії Богданівни

Завідувач кафедри
психології і туризму
д. психол. н., проф.
Бондаренко Олександр Федорович

Науковий керівник:
кандидат економічних наук, доцент
Кучай Оксана Василівна

Національна шкала _____
Кількість балів _____
Оцінка ЄКТС _____

ЗМІСТ

	стор.
ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ АЕРОПОРТІВ.....	7
1.1. Формування концепції про розвиток та функціонування транспортних систем	7
1.2. Методологія та методи функціонування авіатранспортних систем.....	15
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ «КИЇВ» (ЖУЛЯНИ)	25
2.1. Міжнародні аеропорти як складова авіатранспортної системи.....	25
2.2. Загальна характеристика міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)	36
2.3. Аналіз фінансово-господарської діяльності міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)	44
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ «КИЇВ» (ЖУЛЯНИ)	61
3.1. Стратегії розвитку міжнародного аеропорту	61
3.2. Рекомендації щодо покращення функціонування міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)	77
ВИСНОВКИ	86
РЕЗЮМЕ/RESUME	89
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	91
ДОДАТКИ	98

ВСТУП

Актуальність теми. Транспорт, перевезення людей та товарів – вже давно є життєво важливим компонентом економіки країни, що з давніх-давен є двигуном прогресу.

Люди створили різні типи імпровізованих засобів переміщення людей і вантажів, таких як колесо, і розробили транспортні засоби, які можуть оснащуватися різними типами двигунів. Винахід нових транспортних засобів дозволяло людству здійснювати поїздки на великі відстані.

Міжнародний туризм означає переміщення людей з однієї країни в іншу. Проаналізувавши його розвиток, важливо віднайти та визначити його зв'язок із транспортною галуззю. Усі ці успіхи на ринку туристичних послуг та належна транспортна інфраструктура є однією з найважливіших передумов розвитку будь-якого туристичного центру. Зі своєї сторони, туризм стимулював швидкий розвиток транспортної галузі. Науково-технічні досягнення в транспортній галузі за останні десятиліття також зіграли важливу роль у цьому відношенні. Загалом, індустрія туризму повністю залежить від транспорту, його зручності, безпеки, швидкості та преференцій, що надаються туристам під час їхнього пересування. І туристам, і туроператорам важливо розуміти основи відносини з транспортними компаніями і правила взаємодії з ними в таких питаннях, як організація і дотримання правил безпеки пасажирів і їх майна, обслуговування, реалізація відповідних знижок і пропозицій під час продажу квитків.

Транспортні системи деяких країн досі не відповідають світовим стандартам щодо безпеки, зручності та ефективності, що в свою чергу гальмує розвиток туризму. Транспортні проекти щодо будівництва нових аеропортів, автомобільних доріг та залізниць потребують для своєї реалізації величезних інвестицій та часу. Ці фактори в свою чергу гальмують розвиток туризму

Згідно зі статистичними даними, темпи зростання популярності повітряного транспорту значно вищі, ніж автомобільного, що пов'язано з більшим розширенням туристичних зон і тенденцією до скорочення часу в дорозі в бік їх частоти (зростання короткострокових поїздок на далекі відстані).

Усі ці фактори стимулювали туристичні підприємства звернути увагу на авіатранспорт. Літаки – найпопулярніший засіб пересування у світі. Насправді те ж саме вірно і для повітряного транспорту в індустрії туризму. На це є багато причин:

- авіатранспорт - найшвидший і найзручніший спосіб перевезення на великі відстані;
- авіаційні послуги та сервіс на борту стали привабливими для туристів;
- авіакомпанії безпосередньо та за допомогою міжнародних мереж резервування та бронювання сплачують турагентам комісію за кожне заброньоване місце в літаку, таким чином стимулюючи їх до вибору авіатранспорту.

Задля покращення туристичних відносин між Україною та іншими країнами в роботі міжнародного аеропорту бракує інноваційної діяльності. Нині рівень розвитку інфраструктури в Україні є відносно низьким, а економічні та технічні умови – середніми. Висока вартість перевезень, а також застарілий український авіаційний флот не може конкурувати з іншими країнами. Тому впровадження нових технологій на високому рівні в галузь, швидше за все, підвищить привабливість для іноземних інвесторів і компаній.

Постановка проблеми та ступінь розробленості теми в туристичній літературі. Питання аналізу процесу функціонування міжнародних аеропортів розглядалися, зокрема, рядом вчених: Graham, Gillen та Lall, Barros, Gitto та Mancuso, Liebert. Було опубліковано кілька значущих звітів дослідницьких організацій: Global Airport Performance Benchmarking Reports (2003-2011), Airport Performance Indicators and Review of Airport Charges reports (2011-2013), Airport Service Quality programme (2006-2015).

Питанням організації аеросервісу, покращенням та реорганізацією його діяльності в свій час займались Турова Л. Л. [9], Гребенніков В. М. [39], Марінцева К. В. [22], Лелюх О. В. [20], Борисюк О. А. [6], Смілянець В. В. [9], Андрієнко А. О. [5], Горбачов О. М. [9], Забара. С. Є. [14], Передерій Н. В. [39], Шульга А. О. [53] та інші.

Однак, проблема ефективного функціонування діяльності міжнародних аеропортів, що є однією з найважливіших у туристичній системі України, все ще є недостатньо дослідженою.

Проблема регулювання та чіткої взаємодії суб'єктів цивільної авіації в умовах нестабільних відносин є досить актуальною, адже подальшого розвитку набувають відносини хендлінгу, аеропорту та авіакомпанії, які є складовою частиною взаємодії суб'єктів діяльності цивільної авіації. Саме тому дослідження світового досвіду організації ринку аеропортових послуг, виявлення тенденцій їх розвитку відіграє важливу роль для покращення ефективності транспортної галузі в цілому. В умовах постійних змін проблема формування стратегії розвитку сфери авіапослуг є недостатньо дослідженою.

Мета дослідження: проаналізувати особливості удосконалення функціонування міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни).

Для досягнення мети були виділені такі **завдання:**

- охарактеризувати формування концепцій про розвиток та функціонування транспортних систем;
- розглянути наукові положення про функціонування авіатранспортних систем;
- описати діяльність міжнародних аеропортів як складову авіатранспортної системи;
- надати загальну характеристику міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни);
- проаналізувати фінансово-господарські показники діяльності міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни);
- розглянути стратегії розвитку міжнародних аеропортів;
- надати рекомендації про покращення функціонування міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни).

Об'єкт дослідження – функціонування міжнародних аеропортів у туризмі.

Предмет дослідження – функціонування міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни).

Методи дослідження. Основними методами дослідження, що застосовуються у цій роботі, були такі:

- бібліографічний (аналіз літератури та нормативно-довідкових документів);
- методи аналізу та прогнозування асортименту підприємства

Інформаційна основа дослідження. Теоретичною основою написання роботи є праці вітчизняних та зарубіжних авторів із питань та проблем, що вивчаються, нормативно-правові акти, а також матеріали звітів авіаслужб.

Ступінь вирішення проблеми в дослідженні та практичне значення одержаних результатів. Результати цього дослідження можуть бути використані: при складанні завдань на проектування функціонування аеропорту; для розробки навчально-методичних та матеріально-методичних матеріалів із курсового проектування та методичних вказівок щодо написання кваліфікаційних робіт; при здійсненні подальших досліджень функціонування міжнародних аеропортів;

Апробація результатів кваліфікаційної роботи. Головні положення та результати кваліфікаційної роботи представлені: Вівчарик Л. Б. Стратегії розвитку міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни). Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Актуальні проблеми теорії і практики бухгалтерського обліку, аналізу, контролю й оподаткування в Україні: сучасний стан, тенденції та перспективи розвитку» листопад 2022 року. Кам'янець-Подільський: Видавничий центр ПДУ, 2022. С 68-70.^[1]Доповідь на форумі за темою «Туризм і війна» 27 вересня 2022 року.

Структура кваліфікаційної роботи зумовлена її метою та завданням. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, резюме та списку використаних джерел. Кваліфікаційну роботу викладено на 100 аркушах (з них 81 сторінка основного тексту) комп'ютерного набору, вона включає 2 додатки.

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ АЕРОПОРТІВ

1.1. Формування концепцій про розвиток та функціонування транспортних систем

Транспорт – третя провідна галузь матеріального виробництва у світі. Транспортна система забезпечує логістичний зв'язок у промисловості та сільському господарстві, здійснюючи перевезення пасажирів та вантажів. Без транспорту важко уявити подолання відстані між виробництвом та споживачами товарів або послуг [15, с. 328].

Транспорт поділяють на сухопутний (залізничний та автомобільний), водний (морський та річковий), повітряний, трубопровідний та електронний (лінії електропередачі), табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Основні види транспорту
(складено автором за даними [7])

Назва	Характеристика
Автомобільний транспорт	Провідний вид сухопутного транспорту. Протяжність доріг досягає 27,8 млн км. Першість обігу пасажирських перевезень – 82%.
Залізничний транспорт	Світовий обіг вантажних перевезень становить 9%. Світова мережа становить 13,2 млн км. Нерівномірність розміщення.
Трубопровідний транспорт	Розвивається за рахунок попиту на видобуток нафти та природного газу та за рахунок територіальної віддаленості від точки видобутку та споживача. Світовий обіг вантажних перевезень становить 11%. Довжина мережі складає 2 млн км.
Морський транспорт	Вантажообіг складає 62% від світового, близько 4/5

Продовження таблиці 1.1

	від всієї міжнародної торгівлі. Загальний тоннаж торгового флоту перевищує 456 млн т за рахунок «контейнерної революції», яка змогла збільшити швидкість та об'ємність перевезення.
Внутрішній водний транспорт (річковий)	Найстаріший вид перевезень. Довжина мережі посідає останнє місце у рейтингу світової транспортної системи. Розвиток річкового транспорту пов'язаний з природними передумовами – наявністю річок та озер, які можуть використовуватись в судноплавстві.
Повітряний транспорт	Перевагами авіатранспорту є якість поставок, географічна мобільність, швидкість та безпечність. В світі налічується понад 5 тисяч аеропортів.

Усі шляхи сполучення, транспортні підприємства та транспортні засоби у сукупності утворюють світову транспортну систему. Вона сформувалася у ХХ столітті та відчуває на собі сильний вплив науково-технічної революції, що виражається у «розподілі праці» між окремими видами транспорту, збільшенні пропускної спроможності використовуваних шляхів, появі принципово нових транспортних засобів, наприклад надшвидкісних поїздів на повітряній подушці.

Сучасна світова транспортна система, що сформувалася під впливом НТР є відображенням рівня розвитку, структури економіки, а також залежності від геополітичних аспектів. Якщо у ХХ ст. основними характеристиками розвитку транспорту були зростання протяжності комунікацій, збільшення пропускних здібностей транспортних шляхів, поява нових видів транспортних шляхівкоштів, то нині пріоритетні якісні зміни [13]

Останнім десятиліттям відзначається стабілізація протяжності транспортних шляхів лише на рівні понад 50 млн. км. Щорічно всіма видами

транспорту у світі перевозиться понад 110 млрд. т вантажів та понад 1 трлн. Пасажирів [13].

На наземних видах транспорту значна частка шляхів із високими якісними параметрами (Електрифіковані лінії на залізничному транспорті, удосконалене покриття на автомобільних дорогах, труби великого діаметра на трубопровідному транспорті), відбувається бурхливий розвиток швидкісного, мультимодального сполучення. На повітряному транспорті все інтенсивніше триває процес концентрації доставки вантажів та пасажирів у так званих хабах.

Створені на перехрестях магістралей потужні транспортно-розподільчі вузли приймають регулюючі, управляючі функції, зокрема у формуванні тарифної політики. Транспортно-експедиторське обслуговування перетворюється у галузь транспорту, що має у своєму розпорядженні транспортно-логістичні центри (ТЛЦ), «сухі порти», складські споруди, під'їзні дороги та власний автопарк, що налічує часом тисячі одиниць техніки. Розташовані у великих містах подібні вузли стають також центрами тяжіння торгівлі та інших видів діяльності. Відбувається зрощування транспортних та експедиційно-розподільчих підприємств, вбудовування їх у єдиний виробничо-збутовий комплекс.

У структурі світової транспортної системи зазначається перерозподіл роботи видів транспорту. Автотранспорт за часткою вантажообігу, повітряний транспорт за питомою вагою пасажирообігу зрівнялися із залізничним транспортом та мають тенденцію до подальшого зростання даних показників. Загалом у світі 4/5 пасажирообігу припадають на автотранспорт, 2/3 вантажообігу відбуваються на морському транспорті. За 40 років частка трубопровідного транспорту зросла більш як утричі – до 13% [17, с. 57].

Важливою характеристикою сучасного транспорту є високий рівень контейнеризації перевезень, що тягне у себе бурхливий розвиток нових транспортних засобів – контейнеровозів, і навіть створення спеціалізованих перевантажувальних станцій-терміналів. Зокрема, розвиток тільки даного сегменту транспортної системи дозволило підвищити продуктивність праці на

транс-порт в 7-12 разів [2]. У контейнерних та пакетних перевезеннях беруть участь всі види транспорту, включаючи повітряний.

Слід зазначити, що інтенсивне міжконтинентальне сполучення, особливо між основними світовими економічними центрами, прорукує безперервну появу нових технологій на транспорті (насамперед у сфері контейнерних перевезень океанічним флотом) для досягнення все більш високих параметрів за вагою, габаритами, швидкістю та іншими показниками. Змінюються напрями вантажопотоків.

Зміни основних океанічних напрямів контейнеропотоків викликані завершенням реконструкції Суецького каналу, що дозволило збільшити пропускну спроможність суден підвищеної місткості та габаритності, а також реконструкцією портів на обох узбережжях США, модернізацією перевантажувальних комплексів у Канаді, Мексиці, країнах Карибського басейну. Бурхливий розвиток портів відбувається у Китаї, країнах Західної Європи та «третього світу» [7, с. 45].

За даними аналітичних агентств, загальна місткість світового контейнерного флоту (понад 6 тис. суден) перевищила 20 млн. ДФЕ (еквівалента вантажної місткості одного 20-футового контейнера). Відбувається концентрація контейнерообігу, що з експлуатацією судів підвищеної місткості і недостатністю портів заходу їм. Збільшення частоти відходу (підходу) суден у портах призводить до зростання обслуговуючого автопарку, посилення його вантажопідйомності для перевезень 20-, 40-футових контейнерів, підвищених вимог до стану автомагістралей. Для доставки вантажу «від дверей до дверей» наземним транспортом на ринку транспортних послуг пропонується більше 40 сервісів, із них близько половини організовані за напрямами Азія – Європа, Азія – США [24].

У територіальній структурі світових контейнерних перевезень основну частку займають внутрішньорегіональні перевезення, вона становила у 2020 р. 44,5%. У міжрегіональному сполученні основним є напрям Схід – Захід, на нього припадає 28% загального обсягу світових контейнерних перевезень

(включаючи перевезення Азія – Європа, 38% перевезень даного напрямку) [5, с. 3].

У розвитку високошвидкісного руху, що виник понад 50 років тому, можна виділити три етапи.

– Перший етап. Успішне функціонування високошвидкісної магістралі (ВШМ) у Японії (Токіо – Осака, 515 км), організація регулярних масових пасажирських перевезень зі швидкістю понад 200 км/год, сприяли збільшенню за кілька років обсягу перевезень на ВШМ у кілька разів. Ряд провідних країн зрозвиною мережею залізниць, у тому числі СРСР, приступив до розробок усфери високошвидкісного руху.

– Другий етап. У Європі перша лінія з'явилася у Франції на початку 1980-х років та на відміну від японських швидкісних ліній мала колію, по ширині рівну залізничній. У процесі розвитку ВШМ (до кінця першого десятиліття XXI в.) до країн, що практикують швидкісний рух, увійшли також Німеччина, Бельгія, Італія, Іспанія, Нідерланди, Великобританія, Південна Корея, Туреччина.

– Третій етап. Він характеризується бурхливим розвитком ВШМ у Китаї. До 2015 р. довжина мережі спеціалізованих ВШМ у країні становила 20 тис. км. Швидкі лінії будуються в Саудівській Аравії, Марокко, плануються в Росії, США, і в більш віддаленій перспективі – у Польщі, Чехії. За даними Міжнародного союзу залізниць (МСЗ), у 2014 р. протяжність залізниць у світі становила близько 1 млн. км, (скоротилась за п'ятиріччя з 2010 р. на 20 тис. км). Загальна протяжність ВШМ у 2014 р. склала 2,4% загальної довжини мережі залізниць. На Китай припадає близько 60% всієї світової спеціалізованої мережі ВШМ. Пасажирообіг на ВШМ за цей рік перевищив 12% загального пасажирообігу світового залізничного транспорту, що дорівнює 3070 млрд. пас-км. За експертними оцінками, до 2030-2035 років загальна довжина ВШМ у світі перевищить 80 тис. км [21].

У 2015 р. у світі, за експертними оцінками, експлуатувалося 3,6 тис. високошвидкісних поїздів з конструкційною швидкістю 250 км/год і вище, до

2025 р. кількість досягне 6 тис. од. У Китаї завершуються випробування високошвидкісного поїзда з конструкційною швидкістю 500 км/год. [56].

Система ВШМ у Китаї призначена для масових, доступних за ціною перевезень населення між усіма промисловими центрами та найбільшими портами країни.

У ЄС поставлено завдання до середини ХХІ ст. розширити полігон застосування ВШМ з відстані 800-900 км (сучасна «ніша» функціонування) до середніх відстаней 150-200 км. ВШМ – транспортна система, всі елементи якої (інфраструктура та рухомий склад) функціонують на якісно новому техніко-технологічному рівні. Для досягнення конкурентних переваг у тривалості маршруту «від дверей до дверей» у порівнянні з іншими видами транспорту у функціонування системи ВШМ входить робота вокзального комплексу та продажу квитків, а також міського транспорту, що підвозить [35, с. 145].

Відмінною рисою сучасного світового транспорту є різноспрямованість тенденцій та неоднозначність його розвитку.

Посилюються диспропорції між розвитком лінійних та вузлових елементів мережі, інфраструктури транспорту та рухомого складу, потужності якого перевищують можливості постійних пристроїв. Паралельно формуються транспортні коридори, відбувається розвиток фідерних шляхів розсіювання транспортних потоків, поява вузькоспеціалізованих транспортних засобів доставки [11]

Зростання конкурентоспроможності окремих видів транспорту відбувається на тлі розширення сфер їх взаємозамінності, міжвидової взаємодії, розвитку мультимодальних перевезень з метою скорочення термінів, вартості доставки, досягнення інших якісних параметрів. Міжвидова конкуренція найбільш гостро проявляється на наземних видах транспорту (а також річковому), особливо векспортно-імпортному, транзитному сполученні при доставці вантажів до морських портів. Конкурентна боротьба між ними призводить до подорожчання продукції, надмірності транспортних потужностей, загострення екологічних проблем. За експертними оцінками,

лише США економічні втрати від переходу вантажів із залізничного транспорту на автомобільний становлять близько 2 млрд. дол. на рік [40, с. 55].

Прискорення транспортного процесу, що найяскравіше виявляється у розвитку ВШМ, швидкісного контейнерного сполучення, спеціалізованих швидкохідних суден, що супроводжується зниженням ходових характеристик морських суден з метою поглинання надмірності тоннажу. На інших видах транспорту спостерігається зниження швидкостей та зменшення енерговитрат.

Близько 26% дедвейту світового морського флоту надмірно, майже половина цього числа – судна, що стоять на приколі. Найбільш затребувані у міжнародній торгівлі судна-контейнеровози використовуються на 60-65%. До надмірності транспортних потужностей, подорожчання транспортних послуг призводить також до посилення природоохоронних заходів.

На фрахтовому ринку в цілому висока пропозиція тоннажу стикається з слабким попитом на нього, через це знижуються фрахтові ставки, особливо для 40-футового контейнера. На зменшення фрахтових ставок впливає також здешевлення палива через падіння нафтових цін. Для погашення надмірної пропозиції судновласники експлуатують флот зі зниженими швидкостями.

У суднобудуванні спрямованість на введення в експлуатацію суден підвищеної місткості, габаритності нашоується на обмеження портів на захід таких суден через їх глибокий осад. Причому до переліку подібних портів входять серед інших провідні порти Західної Європи – Антверпен, Роттердам, Бремерхафен та ін.

Неузгодженість у роботі портів країн-відправників та країн-отримувачів, загострення конкуренції між портами за вантажі та фінансування, брак глибоководних портів, – все це призводить до використання альтернативних портів безперевантажувальних пристроїв – судів «річка-море», поромів, баржевозів тощо.

Світовий флот відрізняє надконцентрацію власності – до 97% морського тоннажу перебуває у володінні тридцяти розпорядників флоту [40, с. 15].

Вплив на судноплавство політичних аспектів (введення санкцій-контрсанкцій) виявилось у вигляді зміни контейнерообігу у провідних портах Європи, насамперед у портах ФРН, де частина контейнерного потоку переключилася з морського на автомобільний, залізничний, річковий транспорт, що змушує портові концерни вкладати капітали в розвиток наземних видів транспорту, будівництво термінально-логістичних центрів (ТЛЦ). Із моменту введення санкцій відбулося зниження контейнерообігу найбільших портів Західної Європи на 4-6% [25].

На повітряному транспорті поява чартерних компаній призводить до загострення конкуренції на повітряному фрахтовому ринку та як наслідок до зниження комерційного завантаження літаків. Держави наскільки можна прагнуть пом'якшення конкуренції, особливо – вміжнародної діяльності, застосовуючи для захисту національних інтересів транспортних компаній – протекціоністські, дискримінаційні заходи в економічній, фіскальній, правовій сферах.[13].

Розвиток пасажирського, міського (як, втім, і вантажного) транспорту підпорядковується закономірностям розселення, яке, своєю чергою, залежить від вдосконалення транспортних засобів та інфраструктури. В останні десятиліття процес субурбанізації, що посилюється, в розвинених країнах привів до скорочення частки трудових поїздок із передмість до центру агломерацій (у США – з 35 до 10%).

В Європі поряд із поїздками на автомобілях (50% поїздок) все більшого поширення набувають переміщення на громадському транспорті (автобус, метрополітен, міська залізниця – понад 20%), а також на велосипедах, мопедах, пішки – близько 30% переміщень. Загалом у сфері комунікацій конкуренцію міському транспорту складають сучасні інформаційні технології, розвиток яких призводить у розвинених країнах до зниження потреб у ділових (на 20-25%) та культурно-побутових (на 50%) поїздках [45, с. 76].

Тенденції у розвитку світового транспорту в перспективі стануть визначальними. Серед основних напрямків крім традиційних –

збільшення швидкості, місткості, вантажопідйомності, екологічності, появи нових транспортних засобів та нових типів повідомлень (ВСМ) – можна відзначити орієнтацію на якісні характеристики, що пред'являються клієнтурою (надійність, ритмічність, своєчасність доставки вантажів, комфортність, безпека поїздки пасажирів), внаслідок питання економічного характеру (витрати, прибуток, рентабельність) «йдуть» із розряду першорядних.

Ринок транспортних послуг перетворюється на складну систему взаємодії з іншими компонентами у сфері доставки, утворюючи транспортно-складські, товаротранспортно-розподільні логістичні комплекси із застосуванням новітніх інформаційних систем, моделювання, маркетингу з підключенням надалі до системи банківської сфери, тобто, до єдиної системи обміну товарами, капіталами, інформацією. [22]

Прагнення підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи, окремих її видів супроводжується формуванням єдиної світової транспортної системи з гармонізацією законодавства, спільного для учасників транспортного процесу. Одночасно ускладнення, кількісне зростання та якісні зміни на ринку транспортних послуг призводять до появи ризиків, протиріч у міру розвитку світового транспорту, роблячи більш уразливою як сферу переміщень, так й економічну, соціальну складові життєдіяльності населення.

1.2. Методологія та методи функціонування авіатransпортних систем

Авіатранспорт – це літальні апарати, що підтримуються в атмосферних шарах за рахунок їх взаємодії з повітрям. Класифікатор, системи позначення транспортних засобів, виділяє такий транспорт, який важчий або легший за повітря, і відрізнятиметься типом двигуна, а також призначенням:

- літаки;
- гелікоптери (вертольоти);
- планери;
- аеростати та дирижаблі;

- гвинтокрили.

Однак зараз рухомий склад авіаційних парків транспортних компаній в основному складається з літаків та гелікоптерів. Звичайно, вантажні доставки авіатранспортом — це найдорожчий спосіб перевезення вантажів, але швидкість його виконання підвищує рентабельність операцій у сфері логістики, а також економить час та полегшує роботу.

Авіаційна транспортна система (АТС) – це сукупність спільно діючих повітряних суден, комплексу наземних засобів з підготовки та забезпечення польотів, особового складу, зайнятого експлуатацією та ремонтом повітряних суден та наземних засобів, а також системи управління процесом експлуатації повітряного судна [24].

На рис. 1.1. представлена структура авіаційної транспортної системи.



Рис. 1.1. Структура авіаційної транспортної системи [24]

Для АТС характерні особливості технічних систем:

- єдина мета (ефективність та безпека польотів);
- керованість системи, що має ієрархічну структуру;
- взаємозв'язок підсистем, які складаються з великої кількості елементів, що взаємодіють;
- наявність різноманітних джерел інформації;
- уразливість під час дії випадкових факторів;

– риси самоорганізації [18].

Комплексний розгляд питань безпеки польотів на основі вивчення властивостей авіаційної транспортної системи зумовив необхідність використання методів дослідження надійності складних технічних систем, а також надійності людини як оператора в людино-машинній системі.

З точки зору забезпечення безпеки польотів, АТС – це сукупність підсистем, які взаємодіють у процесах підготовки та виконання польотів. Кожна підсистема має ознаки складних систем і під час аналізу може розглядатися як самостійна система, до якої входять авіаційний персонал, авіаційна техніка та нормативно-технічна документація.

Система «екіпаж-ПС» – основна ланка АТС, яка забезпечує використання повітряного судна за призначенням. Екіпаж, як кінцева ланка АТС, виконуючи політ, відчуває недоліки конструкції ПС, управління повітряним рухом, організації та забезпечення польотів, а також негативні зовнішні дії.

Надійність та безвідмовність у роботі є характеристиками, що формуються на етапах проектування, виготовлення, випробувань, серійного виробництва повітряного судна та у процесі його експлуатації.

Система льотної експлуатації повітряного судна визначає діяльність екіпажу та інших елементів АТС із використанням нормативних документів, що містять відповідні рекомендації щодо підготовки та виконання польотів в очікуваних та особливих умовах польоту.

Ефективність системи визначається регламентацією підготовки та виконання польотів, підготовки та експлуатації повітряного судна, а також нормуванням льотної діяльності, допуску до польотів у встановлених умовах та допуску до виконання авіаційних робіт.

Відповідні зони польотів, підходи до аеродромів та рух повітряних суден за заданими маршрутами в районах аеродромів забезпечуються системами організації повітряного руху.

Ефективність системи керування повітряним рухом залежить від її зрілості, надійності, безвідмовної технічної оснащеності, професійної

підготовки диспетчерів, організованості, дисципліни та професійної підготовки обслуговуючого персоналу. Ефективність залежить від показників якості функціонування зазначених компонентів - коректність, достовірність та повнота відображення інформації про стан повітряного простору, обсяг завдань, що виконуються і т.д. [21]

Варто зауважити, що система технічної експлуатації повітряних суден за своєю суттю є планово-попереджувальною та будується на основі таких принципів, як дотримання плановості під час проведення форм технічного обслуговування (ТО), своєчасне запобігання відмовам та поломкам функціональних систем, їх найважливіших елементів, а також забезпечення ефективності технічної експлуатації зі сторони економіки. [49].

Технічна складність сучасної АТС, численність служб, що беруть участь в організації, підготовці, виконанні та забезпеченні польотів, що експлуатують повітряні судна в широкому діапазоні погодних та кліматичних умов, породжують різноманітність факторів, що впливають на кінцевий результат польоту. Основні елементи АТС, зазначені в табл. 1.2.

Таблиця 1.2.

Основні елементи АТС [24]

Назва	Характеристика
Система «Екіпаж–ПС»	ядро АТС, через яке відбувається прямий прояв безпеки польотів, як результат польоту. Вплив на безпеку польотів інших компонентів АТС опосередковано роботою цієї системи в польоті. Результат польоту значною мірою (а часом — повністю) визначається діями екіпажу за умов впливу негативних системних і несистемних чинників.
«Система ОрПР»	у польоті тісно взаємодіє із системою «Екіпаж-ПС». Диспетчер УПС бере участь в управлінні польотом ПС (умовно може розглядатися як «наземний член

Продовження таблиці 1.2.

	екіпажу ПС», рішення якого опосередковано діями льотного екіпажу).
«Система організації льотної роботи»	покликана забезпечувати організаційну підтримку якості льотної діяльності шляхом відповідної організації та планування польотів, льотно-методичної роботи, контролю та навчання льотного складу.
«Система збереження льотної придатності ПС»	спрямована на забезпечення необхідного рівня надійності роботи авіаційної техніки на основі реалізації високоефективних технологій контролю якості робіт та навчання інженерно-технічного персоналу. Ця система відноситься до наземного (інженерно-технічного) забезпечення польотів, на схемі виділено умовно.
"Система наземного забезпечення польоту"	має прямий зв'язок із системою Е-ПС лише на етапах підготовки та окремих етапах виконання польоту. Однак від якості роботи всіх і кожного компонента системи залежить безпечна робота ядра АТС – системи Е-ПС.
«Система державного регулювання»	основною метою своєї діяльності має забезпечення безпечної та ефективної експлуатації повітряного транспорту шляхом створення системи правил функціонування елементів АТС, контролю (нагляду) за їх дотриманням, сертифікації об'єктів та ліцензування діяльності на повітряному транспорті.

Аеронавігаційне забезпечення польотів здійснюється з метою безпечної, точної та економічної аеронавігації та включає наступні заходи, що здійснюються на етапах підготовки, організації та виконання польотів:

- формування (встановлення) заданих траєкторій польотів ПС;

- визначення експлуатаційних мінімумів аеродромів;
- збір, обробку, видання, зберігання, розповсюдження та забезпечення льотних екіпажів аеронавігаційною інформацією;
- навігаційне планування польотів;
- розробку навігаційних процедур;
- інформаційне забезпечення пілотажно-навігаційних комплексів, навігаційних систем [33].

Метеорологічне забезпечення польотів здійснюється з метою забезпечення безпеки, регулярності та ефективності польотів шляхом надання екіпажам ПС, органам обслуговування повітряного руху та органам, які здійснюють планування та забезпечення польотів, метеорологічної інформації, необхідної для виконання їх функцій.

Обсяг та порядок забезпечення метеорологічною інформацією на кожному аеродромі визначаються інструкцією з метеорологічного забезпечення польотів на аеродромі. Відомості про погоду, отримані від екіпажів повітряних суден під час польоту та після посадки, можуть використовуватись метеорологічними підрозділами при підготовці оперативних прогнозів погоди. Спостереження за виникненням, розвитком та закінченням явищ погоди, небезпечних для авіації, ведуться безперервно.

Екіпажі повітряних суден, що знаходяться в польоті, одержують дані про погоду щодо систем мовлення метеорологічної інформації (ATIS, VOLMET, радіомовні канали).

Інженерно-авіаційне забезпечення польотів здійснюється з метою підтримки льотної придатності цивільних повітряних суден. Інженерно-авіаційне забезпечення включає:

- підтримка повітряних суден у справному стані відповідно до експлуатаційної документації повітряних суден;
- збирання, облік та аналіз даних про відмови та несправності авіаційної техніки та особливості експлуатації повітряних суден, надання цих даних

уповноваженому органу в галузі цивільної авіації, впровадження заходів щодо усунення та попередження відмов та несправностей;

- облік ресурсного та технічного стану авіаційної техніки (АТ);
- планування технічного обслуговування та ремонту АТ;
- ведення та забезпечення збереження експлуатаційної документації, включаючи пономірну та суднову документацію;
- роботи з дослідження агрегатів, що відмовили;
- обробку та аналіз польотної інформації;
- роботу з утримання виробничої бази підтримки льотної придатності повітряних суден;
- підтримка та підвищення професійного рівня інженерно-технічного персоналу;
- підтримка та підвищення технічних знань членів екіпажів ПС [45].

До виконання польоту допускається справне, готове до вильоту повітряне судно, яке пройшло необхідне технічне обслуговування та ремонт та його придатність до експлуатації підтверджено сертифікованою організацією з технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки (ТО та РАТ).

Авіапаливне забезпечення здійснюється з метою заправки повітряних суден кондиційними авіаційними і включають прийом, зберігання, підготовку та видачу на заправку (обробку) ПС.

Аеродромне забезпечення польотів здійснюється з метою підтримки льотного поля аеродрому в постійній експлуатаційній готовності для зльоту, посадки, рулювання та стоянки повітряних суден.

Порядок розміщення та руху повітряних суден, спецтранспорту та засобів механізації визначається в Інструкції з виробництва польотів (Аеронавігаційний паспорт аеродрому). Маркування штучних покриттів злітно-посадкових смуг, рульових доріжок, місць стоянок, перонів та ґрунтових аеродромів здійснюється відповідно до встановлених вимог.

Підготовку льотного поля до польотів повітряних суден, контроль за його технічним станом, своєчасним ремонтом, визначення значення коефіцієнта зчеплення здійснює оператор аеропорту, який виконує аеропортову діяльність з аеродромного забезпечення.

Електро-світлотехнічне забезпечення польотів включає комплекс організаційно-технічних заходів, що проводяться службою електро-світлотехнічного забезпечення польотів (ЕСТЗП) з метою підтримки технічного стану та експлуатаційних параметрів обладнання, що забезпечує безпеку польотів, та передбачає:

- утримання електро-світлотехнічних засобів у справному стані;
- безперебійне постачання електроенергією системи світлосигнального обладнання.

Радіотехнічне забезпечення польотів (РТЗП) здійснюється з метою забезпечення екіпажів ПС та органів ОПС зв'язком та даними радіотехнічних систем та включає комплекс організаційно-технічних заходів, що проводяться службою експлуатації радіотехнічного обладнання та зв'язку (ЕРТЗП).

Орнітологічне забезпечення польотів – комплекс організаційних, оперативних та інших заходів, зокрема заходів із перетворення територій, здійснюваних з метою запобігання зіткнень ПС із птахами.

Зауважимо, організаційне забезпечення польотів повітряних суден полягає в обслуговуванні пасажирів, багажу, вантажів та пошти в аеропорту відправлення (призначення) та розподілі комерційного завантаження на борту ПС з урахуванням дотримання встановлених обмежень за вагою та центруванням, ефективного використання його корисних обсягів та вантажопідйомності, а також оформлення супровідної документації за дотримання вимог безпеки польотів.

Забезпечення авіаційної безпеки під час виконання польотів здійснюється з метою запобігання незаконному втручанню у діяльність цивільної авіації відповідно до вимог нормативних документів щодо авіаційної безпеки.

Медичне забезпечення польотів здійснюється з метою підвищення безпеки польотів за допомогою збереження та зміцнення здоров'я, підвищення працездатності та професійного довголіття, а також медичного огляду авіаційного персоналу.

Члени екіпажу ПС, диспетчерський персонал органів УПС, незалежно від посади, перед виконанням польотного завдання в установленому порядку проходять передпольотний (передзмінний) медичний огляд.

Пошукове та аварійно-рятувальне забезпечення польотів здійснюється з метою своєчасного пошуку та надання допомоги пасажиром та екіпажам ПС та їх евакуації.

Пошук повітряних суден, що потерпають або потерпіли аварії, і рятування їх пасажирів і екіпажів організовують та здійснюють відповідні уповноважені органи у взаємодії з державними органами виконавчої влади, на які покладено обов'язки щодо формування та утримання служб пошуку та рятування.

Найбільший попит у авіаційного транспорту, який випускають такі відомі фірми: Boeing, LockheedMartin, Airbus, McDonnellDouglas, Sikorsky, LeonardoHelicopters.

Переваги доставки вантажів авіацією, особливо під час пандемії коронавірусної інфекції COVID-19, є очевидними. Під час перевезення вантажів та пасажирів авіатранспортом залучено менше персоналу, що знижує ризик захворювання. Звичайно, собівартість доставки повітрям значно вища за перевезення сухопутними видами транспорту через високу витрату і ціну палива, яка потрібна для заправки літальних апаратів, але головна перевага перевезення вантажів авіацією — швидкість доставки в важкодоступні місця, перекриває цей недолік [67].

До плюсів авіаперевезень також можна віднести високий ступінь безпеки, адже, за статистикою, авіатранспорт менше схильний до ризику аварій. Тому зараз вантажні авіаперевезення користуються високим споживчим попитом, через можливість швидко доставити товари, що швидко псуються.

Підсумувавши сказане про види та класифікацію повітряного транспорту, можна визначити основні переваги перевезення вантажів авіатранспортом:

- швидкість виконання замовлення;
- доставка вантажів до важкодоступних місць на будь-які відстані;
- висока безпека перевезення;
- гарантія безпеки вантажу вище, ніж за інших видах логістичних операцій.

РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ «КИЇВ» (ЖУЛЯНИ)

2.1. Міжнародні аеропорти як складова авіатранспортної системи

Аеропорт є місцем, в якому перетинаються різні види діяльності та інтереси партнерів. Аеропорт займає набагато більш значне місце, ніж просто зперевалочний пункт.

Саме тут партнери поєднують свої види діяльності для здійснення та забезпечення повітряних перевезень, саме тому роль аеропорту полягає в тому, щоб поєднати зусилля партнерів та користувачів з метою створення унікального авіапродукту.

З історичної точки зору головна роль аеропорту полягає у наданні інфраструктури та наданні послуг: стоянки, перони, ангари та ін., передпольотне та післяпольотне обслуговування ПС перевізника та його комерційне завантаження. А також управління повітряним рухом у районі аеропорту, метеозабезпечення, протипожежний захист, проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт та надання першої медичної допомоги [27].

Аеропорт зобов'язаний не лише надати інфраструктуру, а й гарантувати відповідну безпеку, якість та своєчасність обслуговування. У завдання аеропорту входить об'єднати партнерів і досягти оптимального рівня надання послуг.

Аеропорти є центрами діяльності, що «об'єднують». Їхня роль багатогранна. Дедалі більше зростає роль аеропортів як економічного чинника для міста та регіону, де вони розташовані. Тим самим аеропорти стають дедалі надійнішими партнерами авіакомпаній.

Аеропорт працює в суто конкретному середовищі, маючи базу авіаційно-технічного обслуговування, іноді свій пасажирський, вантажний термінал.

Сам термін «інфраструктура аеропорту» виник приблизно в середині минулого століття і використовується для позначення всього комплексу об'єктів і технічних засобів, необхідних для забезпечення функціонування

повітряної гавані. Аеропорт, як система, це багатофункціональне підприємство, яке є наземною частиною авіаційної транспортної системи [18].

Структура аеропорту досить складна і включає велику кількість різних елементів, що складають у сукупності єдиний, чітко і злагоджено функціонуючий комплекс. Основними з них є аеровокзал (один або кілька), аеродром, ангари, ремонтні майстерні, сховища паливно-мастильних матеріалів, поштові та вантажні термінали. Інфраструктура аеропорту обов'язково передбачає наявність світлотехнічних і радіоелектронних пристроїв і систем, необхідні забезпечення безпеки польотів повітряних суден.

Центральною ланкою будь-якого аеропорту є аеродром, який є спеціально обладнаним для зльоту, посадки, рулювання та стоянки літаків, їх технічного обслуговування, а також повітряний простір над ним. Усі аеродроми поділяються на три групи: військові, цивільні та випробувальні.

Аеропорт є місцем взаємодії чотирьох основних складових частин авіатранспортної системи:

- сам аеропорт, якому може належати частина системи управління повітряним рухом (УПС – управління повітряним рухом);
- авіакомпанії;
- системи УПС;
- забезпечення польотів;
- безпеки в аеропорту та ін. [35].

Аеропорт є досить великим підприємством та джерелом робочих місць. Такі аеропорти як Охар (Чикаго), Лос-Анжелес, Хітроу, Атланта мають кількість робочих місць понад 50 тисяч, а/п Бориспіль - понад 3 тисячі. Щоб розмістити таку кількість службовців на робочих місцях відповідно до соціальних вимог необхідно мати на увазі, що вони утворюють досить великий населений пункт [22].

Тому кількість організацій, які взаємодіють із аеропортом досить велика, це:

- місцева влада та муніципалітет;

- органи центральної влади;
- концесіонери;
- постачальники;
- поліція;
- пожежники, охорона, служба медичної допомоги;
- метеослужба;
- інженерна служба;
- підприємства харчування та безмитної торгівлі;
- санітарна служба;
- авіакомпанії;
- відвідувачі аеропорту, які зустрічають та проводжають [39].

Сучасні аеропорти вимагають значних капіталовкладень в інфраструктуру.

Тому аеропорт найчастіше є державною системою, яка створена та фінансується з метою отримання максимального прибутку від державних вкладень [31].

Аеропортова діяльність ділиться на авіаційну та неавіаційну. Авіаційна діяльність пов'язана із забезпеченням польотів, обслуговуванням пасажирів та ПС, обробкою багажу, вантажів та пошти.

Неавіаційна діяльність — це комерційне обслуговування пасажирів, паркування їх автомобілів та обмін валют.

До неавіаційної діяльності також належить діяльність, не пов'язана з авіацією. У найбільших аеропортах світу неавіаційна діяльність у 1,5-2 рази перевищує авіаційну за прибутком.

Діяльність аеропортів кожної країни регламентується Повітряним Кодексом цієї країни. В Україні аеропорти поділяють на аеропорти загальнодержавного значення (стратегічні) та регіональні аеропорти. Аеропорти загальнодержавного значення - це аеропорти, які забезпечують більшу частину обсягів обслуговування пасажирів та ПС, є головними

вузловими елементами авіатранспортної системи та забезпечують функціонування найважливіших міжнародних та міжрегіональних авіазв'язків [41].

Стратегічні аеропорти входять до мережі міжнародних транспортних коридорів.

Регіональний аеропорт — це аеропорт, який забезпечує повітряне сполучення з певним регіоном.

За видами перевезень, що обслуговуються, аеропорти поділяються на внутрішні та міжнародні.

Міжнародний аеропорт – це аеропорт, відкритий для приймання та відправлення ПС, які виконують міжнародні повітряні перевезення та в якому здійснюється митний, прикордонний, санітарно-карантинний контроль, контроль на безпеку та інші види контролю, передбачені чинним законодавством.

Міжнародний аеропорт також відкритий для прийому та відправлення ПС , які виконують повітряні перевезення всередині країни.

Внутрішній аеропорт – це аеропорт, який обслуговує повітряні перевезення у межах країни [47].

Авіаційна влада країни визначає умови та порядок організації діяльності аеропортів, сприяє їхньому розвитку. Комплексність функціонування аеропорту полягає у виконанні складних функцій, які виходять за рамки льотного поля або сфери перевезень.

Сучасні аеропорти характеризуються кількістю злітно-посадкових смуг та їх довжиною, пропускною спроможністю аеровокзалів. Найбільший аеропорт у світі знаходиться у Саудівській Аравії та займає площу 22000 га.

Аеропорт управляється власником через керівника, що призначається за погодженням з авіаційною владою країни. Структура аеропорту залежить від ролі, яку відіграє адміністрація аеропорту. Адміністрація може вирішувати різні завдання з мінімальним внеском у реалізацію більшості внутрішніх

завдань аеропорту (модель США) або безпосередньо вирішувати більшість цих завдань (європейська модель) [22].

Структурна типова схема управління аеропортом включає: політичну раду, головного виконавця підрозділу аеропорту. Стратегію аеропорту визначає так звана політична рада. Політична рада взаємодіє із суспільством певними каналами з урахуванням політичного процесу.

Головний виконавець спрямовує роботу аеропорту в межах, визначених політичним сонетом, який регулює та контролює виконання цих політичних установок. Функціонування аеропорту організовано та здійснюється виходячи з національних законодавчих актів, регулюючих діяльність цивільної авіації країни.

Також нормативними актами Міністерства транспорту, Державної авіаційної служби країни та іншими чинними нормативними актами, що регулюють діяльність аеропортів для безпечного, регулярного та ефективного забезпечення польотів, обслуговування пасажирів та перевезень. Аеропорти набувають комерційних прав і прав на здійснення міжнародних перевезень за міжнародними договорами з іншими країнами та за прямими договорами з іноземними партнерами.

Аеропорти значних розмірів повинні мати структуру, що забезпечує виконання таких функцій:

- обслуговування, технічні роботи та експлуатація ПС;
- функціонування авіакомпанії, включаючи екіпаж, бортпровідників, наземний технічний персонал та персонал аеровокзалу;
- ділова активність, необхідна економічній стабільності аеропорту (здавання у найм авіакомпаніям тощо.);
- забезпечення польотів (система управління повітряним рухом УПС, метеозабезпечення тощо);
- урядові функції (сільськогосподарська інспекція, митниця, імміграція, медичні установи та ін.) [15].

Коли здійснюється проектування аеропортів, то на чільне місце ставиться вирішення питань забезпечення безпеки самих цих об'єктів та їх здатності здійснювати обслуговування авіатехніки та пасажирів з високим рівнем якості.

Слід зазначити, що у цій справі, як у нас, так і за кордоном, накопичено великий практичний досвід.

Якщо розглядати аеропорти як елементи досить специфічної транспортної системи, то вони являють собою підприємства, що виконують такі функції, як відправлення та прийом пасажирів, їхнього багажу, пошти та різних комерційних вантажів, а також обслуговування повітряних лайнерів та забезпечення безпеки їх польотів. Для успішного вирішення всіх цих завдань інфраструктура аеропорту включає величезну кількість різноманітних споруд та технічних засобів, причому деякі з них є справді унікальними [48].

Сучасна структура аеропорту, це складна система інженерних комунікацій, засобів механізації та автоматизації, різноманітних споруд, покликаних забезпечити швидке та якісне обслуговування повітряних лайнерів та їх пасажирів, а також обробку значних вантажопотоків.

Проектування аеропортів має здійснюватися таким чином, щоб їхня інфраструктура була масштабованою, тобто забезпечувала можливість подальшого розвитку без необхідності її кардинальної перебудови.

Міжнародний аеропорт – це аеропорт з митними та прикордонними службами, що дозволяє пасажирам подорожувати між країнами. Міжнародні аеропорти зазвичай більші, ніж внутрішні аеропорти, і часто мають більш довгі злітно-посадкові смуги та об'єкти для розміщення більш важких літаків, які зазвичай використовуються для міжнародних та міжконтинентальних поїздок. Міжнародні аеропорти часто приймають внутрішні рейси. Деякі з них, такі як аеропорт Хітроу у Великій Британії, дуже великі. Інші, такі як Міжнародний аеропорт Фаа на Таїті, досить малі [29].

Будівлі, операції та управління стають все більш витонченими з середини ХХ століття, коли міжнародні аеропорти почали надавати інфраструктуру для міжнародних цивільних польотів. Розроблено докладні технічні стандарти, що

забезпечують безпеку та загальні системи кодування, що забезпечують глобальну узгодженість. Фізичні структури, що обслуговують мільйони індивідуальних пасажирів та рейсів, є одними із найскладніших та взаємопов'язаних у світі. До другого десятиліття XXI століття в них проходило понад 1200 міжнародних аеропортів, і через них через них проходило майже два мільярди міжнародних пасажирів разом із 50 мільйонами тонн вантажів [36].

Будівництво та експлуатація міжнародного аеропорту залежить від складного набору рішень, на які впливають технології, політика, економіка та географія, а також як місцевого, так і міжнародного права. Проектування аеропорту навіть для внутрішнього трафіку або як «не-хаб» із самого початку вимагало широкої координації між користувачами та зацікавленими сторонами — усі архітектори, інженери, менеджери та персонал мають бути задіяні. Аеропорти також можуть вважатися символами національної гордості, тому дизайн може бути архітектурно амбітним. Прикладом може бути запланований міжнародний аеропорт у Нью-Мехіко, призначений для заміни аеропорту, який досяг потужності.

Аеропорти можуть бути високими або невисокими, залежно від щільності повітряного руху та наявних засобів. Через великий об'єм та інтенсивний повітряний простір багато міжнародних аеропортів мають управління повітряним рухом, розташоване на місці.

Деякі міжнародні аеропорти вимагають будівництва додаткової інфраструктури за межами аеропорту, наприклад, у міжнародному аеропорту Гонконгу, який включає будівництво швидкісної залізничної та автомобільної автомагістралі для підключення аеропорту до міських районів Гонконгу. Будівництво швидкісної автомагістралі включало будівництво двох мостів (підвісний міст Tsing Ma та кабельний міст Kap Shui Mun) та віадук Ma Wan на острові Ма Ван, щоб з'єднати мости. Кожен міст несе залізничний та автомобільний рух.

Міжнародні аеропорти мають комерційні відносини та надають послуги авіакомпаніям та пасажиром з усього світу. Багато з них також є центрами або місцями, де можуть літати непрямі рейси, а пасажирів можуть перемикаються з літаків, тоді як інші обслуговують переважно прямі польоти «точка-точка». Це впливає на фактори проектування аеропорту, включаючи кількість та розміщення терміналів, а також потік пасажирів та багаж між різними районами аеропорту. Аеропорт, що спеціалізується на двоточковому транзиті, може мати міжнародні та внутрішні термінали, кожен у своїй окремій будівлі, обладнаній окремими засобами для обробки багажу. Однак в аеропорту-хабі прогалини та послуги поділяються [46].

Адміністрація аеропорту повинна враховувати широкий спектр факторів, серед яких продуктивність авіакомпаній, технічні вимоги до літаків, відносини між аеропортом та авіакомпанією, послуги для клієнтів, що подорожують, безпека та вплив на навколишнє середовище.

Міжнародні конвенції встановлюють технічні стандарти безпеки та експлуатаційні процедури у міжнародних аеропортах. Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА), утворена 1945 року, є асоціацією авіакомпаній. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) є органом попередніх міжнародних комітетів Організації Об'єднаних Націй, що сягають 1903 року. Ці дві організації створили правила для аеропортів, які самі аеропорти мали повноважень для обговорення. Це зрештою викликало цілий предмет політики у галузі авіаперевезень. У січні 1948 року 19 представників різних комерційних аеропортів США вперше зустрілися в Нью-Йорку, щоб домогтися вирішення спільних проблем, з якими вони зіткнулися, що започаткувало створення Ради операторів аеропортів, яка згодом стала Міжнародною радою аеропортів — Північною Америкою (МС-НС). До цієї групи увійшли представники Балтімора, Бостона, Чикаго, Клівленда, Далласа, Денвера, Детройта, Джексонавіля, Канзас-Сіті, Лос-Анджелеса, Мемфіса, Майамі, Міннеаполіса. Пол, Нью-Йорк-Ньюарк, Філадельфія, Піттсбург, Сент-Луїс, Сан-Франциско та Вашингтон [41].

Міжнародні аеропорти мають великі операції з управління польотом, такі як управління повітряним рухом. Остання послуга забезпечується наземними диспетчерами, які координують та спрямовують повітряні судна на землю та через контрольований повітряний простір. Управління повітряним рухом також надає консультативні послуги повітряним суднам у неконтрольованому повітряному просторі.

Аеропорти з міжнародними рейсами мають митні та імміграційні послуги, що дозволяють право в'їзду. Вони змінюються згодом, але зазвичай визначаються законом. Однак, оскільки в деяких країнах існують угоди, які дають змогу здійснювати стикувальні рейси без митниці та імміграції, такі об'єкти не визначають міжнародний аеропорт.

Очікується, що нинішня тенденція підвищення безпеки за рахунок ефективності обробки пасажирів та багажу у міжнародних аеропортах продовжиться у майбутньому. Це створює фінансовий тягар для аеропортів, наражає ризик потік процесів обслуговування і має наслідки для конфіденційності пасажирів. Міжнародні рейси часто вимагають більш високого рівня фізичної безпеки, ніж внутрішні аеропорти, хоча останніми роками багато країн прийняли такий рівень безпеки для обох.

Більшість міжнародних аеропортів мають «стерильний зал», район після контрольовано-пропускних пунктів, в яких пасажирів можуть вільно пересуватися без додаткових перевірок безпеки. У цій галузі можуть бути такі послуги, як магазини безмитної торгівлі, які продають товари, які були відібрані та перевірені з урахуванням безпеки, так що купівля та доставка на борт польотів не становить жодних ризиків для безпеки. На додаток до працівників у стерильному лаунджі допускаються лише опрацьовані пасажирів з дійсним квитком.

Вхід у стерильну зону здійснюється у централізованих контрольовано-пропускних пунктах на відміну окремих контрольовано-пропускних пунктів кожному затворі. Це дозволяє більш ефективно обробляти пасажирів із меншою

кількістю співробітників, а також дозволяє виявляти як затримки, так і загрози безпеці задовго до посадки [28, с.155].

Для забезпечення життєздатності операцій в аеропорту розробляються нові та інноваційні системи безпеки. Наприклад, старі контрольно-пропускні пункти безпеки можуть бути замінені на «загальну зону безпеки», що охоплює весь аеропорт, у поєднанні з автоматичним спостереженням пасажирів з моменту їх прибуття в аеропорт до тих пір, поки вони не вирушать у літак.

Пасажири, що підключаються до внутрішніх рейсів із міжнародного рейсу, зазвичай повинні взяти свій перевірений багаж через митницю та перевіряти ще раз свій багаж на внутрішньому лічильнику авіакомпанії, вимагаючи додаткового часу в цьому процесі. У деяких випадках у Європі багаж може бути переданий до кінцевого пункту призначення, навіть якщо це домашнє з'єднання.

У деяких випадках мандрівники та літак можуть очищати митницю та імміграцію в аеропорту вильоту. Як один із прикладів цього, є аеропорти в Канаді з об'єктами префектури в Сполучених Штатах. Це дозволяє виконувати рейси з цих аеропортів до аеропортів США, в яких немає митних та імміграційних послуг. Багаж від таких рейсів також може бути передано до кінцевого пункту призначення до США через аеропорт в'їзду.

Найважливішим аспектом безпеки міжнародних аеропортів є медичне обладнання та практика. Зокрема контроль трансмісивних захворювань, таких як SARS, вважається важливим у міжнародних аеропортах. Хоча ці стандарти регулюються стандартами та рекомендованою практикою (SARPS) ІКАО та Міжнародними медико-санітарними правилами (ММСП) ВООЗ, місцеві органи влади мають значну думку про те, як вони реалізуються.

Серед найбільш важливих послуг в аеропорту – подальші транспортні сполучення, у тому числі залізничні мережі, послуги таксі та човникового транспорту у місцях збирання причепів та громадські автобуси. Великі площі для автомобільної стоянки, часто в багатоповерхових автостоянках, також типові для пошуку в аеропортах. У деяких аеропортах надаються послуги

трансферу до парковки для пасажирів та співробітників аеропорту. Через велику кількість міжнародних аеропортів деякі з них збудували трансферні послуги для перевезення пасажирів між терміналами. Такі системи працюють, наприклад, у Сінгапурському аеропорту Чангі та аеропорту Цюриха.

У деяких міжнародних аеропортах США, таких як міжнародний аеропорт О'Хара в Чикаго, деякі місця для сидіння та очікування розташовані далеко від будівлі терміналу, а пасажирів доставляють на термінали. Ці райони можуть називатися наземними транспортними центрами чи інтермодальними центрами. Зручності у наземних транспортних центрах зазвичай включають туалети та місця для сидіння, а також можуть надати лічильники квитків, продаж продуктів харчування та напоїв та роздрібні товари, такі як журнали. У деяких наземних транспортних центрах є опалення та кондиціонування повітря, а також закриті посадкові майданчики (для захисту пасажирів від елементів).

Стандартні зручності включають громадські туалети, зони очікування пасажирів і магазини для ресторанів і магазинів, у тому числі магазини безмитної торгівлі. Обідні заклади можуть бути об'єднані у фуд-кортах. Деякі міжнародні аеропорти можуть пропонувати роздрібний продаж предметів розкоші в магазинах безмитної торгівлі, наприклад, у Терміналі 3 у міжнародному аеропорту Індіри Ганді в Індії. Цей термінал, як було описано, став значним роздрібним пунктом призначення Індії. Послуги Wi-Fi та доступ, офіси для обміну валюти (обмін валюти) та консультації з туризму є спільними, хоча доступність послуг варіюється в залежності від аеропортів. Деякі міжнародні аеропорти забезпечують безпечні зони для пасажирів, що застрягли, для відпочинку і сну. Найпростішим сервісом є готелі, які доступні у приміщеннях.

Зауважимо, що багато міжнародних аеропортів також є базою операцій, або місця, де рейси із зупинками можуть приземлятися, і пасажирів можуть сісти на літак. У міжнародних аеропортах часто представлено багато авіакомпаній, і з них зазвичай є іноземними.

Пасажири, що з'єднуються з внутрішнім рейсом з міжнародного рейсу, зазвичай вимагають, щоб багаж проходив через митний контроль, і його повторно оплатили на національному польоті, вимагаючи додаткового часу для цього процесу. У деяких випадках багаж у Європі може бути виставлений на рахунок до кінцевого пункту призначення, навіть якщо це внутрішній рейс.

У деяких випадках мандрівники та літаки можуть проходити митний та імміграційний контроль в аеропорту вильоту. Як приклад, у Канаді є аеропорти з концесійними об'єктами для доступу до Сполучених Штатів. Це дозволяє з цих аеропортів ви можете летіти в аеропорти в Сполучених Штатах без митниці або імміграції. Багаж цих рейсів може бути виставлений на рахунок у кінцевому пункті призначення у Сполучених Штатах.

2.2. Загальна характеристика міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)

Аеропорт «Київ» імені Ігоря Івановича Сікорського (Жуляни) – міжнародний аеропорт у Києві. Названо на честь всесвітньо відомого авіаконструктора, який навчався у Київському політехнічному інституті у 1907-1911 роках Ігоря Івановича Сікорського.

Аеропорт займає територію площею 265 га. Має одну злітно-посадкову смугу (ЗПС) завдовжки 2310 м та шириною 45 м (до реконструкції – 1800 м та 49 м відповідно). Ця ЗПС також використовується розташованим на території аеродрому 410-м заводом цивільної авіації [26].

Власник аеропорту – підприємець В. І. Хмельницький.

Неподалік знаходиться залізнична станція Київ-Волинський. До аеропорту прямують тролейбуси маршрутів №9 та №22, а також маршрутне таксі №565.

Історія створення міжнародного аеропорту «Київ» починається з 1924 року, коли Укрповітря шлях приготував усе необхідне для початку регулярних пасажирських перевезень у небі Радянської України. Центральним пунктом став Харків, де було споруджено величезний залізобетонний ангар та

приміщення майстерень. Звідси пролягли повітряні маршрути Харків – Полтава – Київ та Харків – Полтава – Кременчук – Одеса [37].

У кількох містах УРСР потрібно було обладнати пасажирські аеродроми. У Києві для цієї мети пристосували військове льотне поле біля села Жуляни (нині місцевість у межах міста). 25 травня 1924 року сюди прибув пробним рейсом із Харкова літак Укрповітряного шляху «Червоний хімік» (системи «Дорне Комета»). Переліт зайняв 3 години 20 хвилин. З перших чисел червня почалися систематичні польоти з Харкова до Києва та назад за розкладом, у кожному напрямку за одним рейсом двічі на тиждень. На той момент аеропорту ще не існувало – було лише льотне поле.

Старий пасажирський термінал, радянської споруди, служив внутрішнім терміналом до середини 2013 року

У 1930-ті роки головним аеропортом Києва був Броварський аеропорт, який було знищено німцями у 1941 році.

Новий аеровокзал було збудовано 1949 року за проектом архітектора Віктора Єлізарова — одного з авторів оновленого Хрещатика [33].

У назві «повітряних воріт» Києва слово «Жуляни» спочатку не було. 1920-х говорили «аеродром у Посту-Волинському», 1940—1950-х — «аеропорт на Чоколівці» або просто «Київський аеропорт», бо був у столиці України єдиним для Аерофлоту. Він приймав літаки з пасажирами та вантажами з різних кінців СРСР. Через Жуляни проходили міжнародні рейси з Москви до столиць держав соціалістичного табору.

Офіційно вживати назву «аеропорт Жуляни» розпочали вже у 1960-х після будівництва нового аеропорту у Борисполі. Після приєднання селища Жуляни до Києва аеропорт було перейменовано на міжнародний аеропорт Київ.

Генеральним планом розвитку міста Києва до 2025 року передбачено розвиток аеропорту «Київ» («Жуляни»).

Василь Хмельницький заявив, що вклав до аеропорту \$70 млн на будівництво терміналів і взяв додатково \$50 млн у кредит і має намір домогтися, щоб аеропорт став ефективним [31].

У першій половині 2009 року було завершено реконструкцію злітно-посадкової смуги та з'явилася можливість приймати більш важкі літаки, такі як Boeing 737 та Airbus A320. З 11 травня 2009 року аеропорт розпочав роботу у цілодобовому режимі. Аеропорт має статус міжнародного. 17 травня 2012 року відкритий новий термінал «А» з пропускною спроможністю 320 пасажирів на годину, який став найбільшим терміналом аеропорту. Усередині терміналу працюють 4 ресторани, 5 барів, 3 магазини Duty Free, дві дитячі кімнати, звичайний та бізнес-зали.

Аеропорт знаходиться у комунальній власності міста Києва, однак у 2005 році робилися спроби перепідпорядкування об'єкту Міністерству транспорту та зв'язку для створення Міжнародного аеропорту малої та комерційної авіації. У зв'язку з високою вартістю землі в Києві озвучувалися також плани знесення аеродрому та перенесення рейсів із Жулян до приміських аеропортів «Антонов» або Авіабаза Васильків [29].

На території аеропорту знаходиться найбільший в Україні авіаційний музей, де на майданчику просто неба представлено багато зразків цивільної та військової авіатехніки.

Перед початком чемпіонату Євро-2012 було збудовано Міжнародний термінал «А», який обслуговує усі міжнародні рейси. Також у 2013 році було введено в експлуатацію термінал внутрішніх рейсів «Д» та бізнес термінал «Б». Усі термінали перебувають у приватному управлінні.

З 27 березня 2011 року через аеропорт Жуляни здійснює рейси авіакомпанія Wizz Air, яка змінила свою базу та перевела сюди повітряні судна з аеропорту Бориспіль. З 15 вересня 2013 року авіакомпанія flydubai відкрила прямий рейс з Жулян до Дубаї (DXB). Рейс виконується 14 разів на тиждень, двічі на день.

22 березня 2018 року Київська міська рада присвоїла аеропорту «Київ» ім'я авіаконструктора Ігоря Сікорського [33].

Василь Хмельницький заявив, що вклав в аеропорт \$ 70 млн на будівництво терміналів, додатково взяв \$ 50 млн у кредит і має намір досягти ефективності аеропорту [33].

23 травня 2019 року було завершено розширення основного терміналу «А» на 9,5 тис. м², унаслідок чого загальна площа збільшилася до 23,7 тис. м² [33].

У листопаді 2020 року було оголошено тендер на подовження ЗПС. Відповідно до тендеру, у міжнародному аеропорті «Київ» повинна бути передбачена реконструкція існуючої штучної злітно-посадкової смуги довжиною 2310 м з подовженням на 500 м [38].

У грудні 2020 року було обладнано пункт забору аналізів [8] та розпочато тестування на COVID-19 в рамках аеропорту Київ. Тестування проводиться двома способами: Тест на антиген та ПЛР-тест. Тестування проводиться 24/7 та займає в середньому від 15 хвилин до 24 годин [9].

24 лютого 2022 роботу з початком повномасштабного вторгнення роботу аеропорту було зупинено [33].

Третій український аеропорт за пасажиропотоком після аеропорту «Бориспіль» та аеропорту «Львів» (без урахування тимчасово окупованих територій). Займає територію площею 275 га.

Єдина злітно-посадкова смуга завдовжки 2310 м і завширшки 45 м. У першій половині 2009 року була закінчена реконструкція злітно-посадкової смуги. Завдяки подовженню ЗПС на 510 м з'явилася можливість приймати більш важкі літаки, зокрема Boeing 737 і Airbus A320. З 11 травня 2009 року аеропорт почав роботу в цілодобовому режимі) []. За двома злітними курсами ЗПС діє ILS I категорії, що створює обмеження для посадки ПС за умов недостатньої видимості. Злітно-посадкові смуги аеропорту активно використовує Завод 410 цивільної авіації, який межує з територією аеродрому [33].

Міжнародний аеропорт «Жуляни» зазнав значної розбудови в рамках підготовки до чемпіонату Євро-2012. 17 травня 2012 відкрито новий

міжнародний термінал «А» для обслуговування міжнародних рейсів, що став найбільшим терміналом аеропорту – на момент відкриття його пропускна здатність становила 320 пасажирів на годину. 2013 року були введені в експлуатацію термінал внутрішніх рейсів «D» і бізнес-термінал «В». Усі термінали перебувають у приватному управлінні.

Юридично аеропорт перебуває в комунальній власності столиці України (Київ), проте в 2005 році були спроби перепідпорядкування об'єкта Міністерству транспорту та зв'язку для створення Міжнародного аеропорту малої і комерційної авіації. У зв'язку з високою вартістю землі в Києві озвучувалися також плани знесення аеродрому і перенесення рейсів з Жулян в приміські аеропорти «Антонов» або Авіабаза Васильків [33].

Усередині терміналу «А» працюють чотири ресторани (Molto Bene, Kilometre Zero, Пирог та друзі, Porto Bello), 5 барів, два магазини Duty Free (Duty Free NTY, Duty Free Heinemann), два дитячі кімнати, звичайна і бізнес-зали [33].

На території аеропорту розташований найбільший в Україні та один з найбільших у світі Державний музей авіації України, де на майданчику просто неба представлено багато зразків цивільної та військової авіатехніки.

У міжнародному аеропорту «Київ» діють три пасажирські термінали, табл. 2.1. [29]

Таблиця 2.1

Термінали міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)

(складено автором за даними [33])

Назва	Характерні особливості
Термінал «А»	Обслуговування міжнародних рейсів. Сійки реєстрації 1-18.
Термінал «В»	Бізнес-термінал.
Термінал «D»	Обслуговування внутрішніх рейсів. Сійки реєстрації 1-12.

До складу аеропорту входить навчальний центр «МАЙСТЕР-АВІА» (див. табл. 2.2), який є сертифікованим навчальним закладом цивільної авіації. Ця установа має право здійснювати професійну підготовку та підвищення кваліфікації персоналу з наземного та пасажирського обслуговування, а також здійснення підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації персоналу з авіаційної безпеки та здатна забезпечувати навчальний процес [33].

Таблиця 2.2

Особливості навчального центру «МАЙСТЕР-АВІА» міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) (складено автором за даними [33])

Напрями підготовки персоналу з авіаційної безпеки	Напрями підготовки персоналу з наземного та пасажирського обслуговування
– «Базова підготовка персоналу служби авіаційної безпеки»	– «Перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом»
– «Первинна підготовка з авіаційної безпеки»	– «Наземне адміністрування та контроль»
– «Забезпечення контролю доступу до контрольованих зон та охорони повітряних суден»	– «Обслуговування пасажирів»
	– Обробка багажу в сортувальній зоні та в зоні видачі багажу
	– «Обслуговування на пероні»
	– «Обслуговування повітряного судна»

Міжнародний аеропорт «Київ» співпрацює з понад 43 авіакомпаніями, виконуючи рейси у близько 140 міст та 48 країн світу.

Аеропорт «Київ» є хабом для авіакомпанії Wizz Air. 27 березня 2011 року авіакомпанія Wizz Air Ukraine змінила свій хаб із аеропорту «Бориспіль» на аеропорт «Жуляни», яка 2015 року припинила свою діяльність через

нерентабельність. Втім, її повітряний флот перейняла материнська авіакомпанія Wizz Air Hungary, яка продовжила оперувати в аеропорту «Київ» [38]

Таблиця 2.3

Пасажирські та вантажні авіалінії та напрямки міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) (складено автором за даними [33])

Пасажирські	
Авіакомпанія	Пункт призначення
Alitalia	Рим-Ф'юмічіно
Belavia	Мінськ
Buta Airways	Баку
EllinAir	Сезонно: Закінф, Іракліон, Салоніки
LOT Polish Airlines	Варшава-Шопен
Motor Sich Airlines	Запоріжжя, Одеса (з 27 квітня 2021), Чернівці
Pegasus Airlines	Даламан
Vueling	Сезонний: Барселона
Wizz Air	Афіни, Берлін, Біллунн, Болонья (з 29 березня 2021), Братислава, Брюссель-Шарлеруа (з 19 грудня 2021), Будапешт, Катанія (з 29 березня 2021), Кельн/Бонн, Копенгаген, Дортмунд, Гданськ, Гамбург, Ганновер, Катовиці, Краків, Ларнака, Лісабон, Лондон-Лутон, Меммінген, Мілан-Мальпенса (з 28 березня 2021), Неаполь, Нюрнберг, Пардубиці, Познань, Рига, Рим-Ф'юмічіно (з 28 березня 2021), Таллінн, Салоніки, Тревизо, Відень, Вільнюс, Варшава-Шопен, Вроцлав. Сезонно: Бургас (з 11 червня 2021), Зальцбург.
Вантажні	
SprintAir	Варшава-Шопен

Зупинка громадського транспорту «Міжнародний термінал «А»» розташована біля в'їзду на парковку терміналу «А». Громадський транспорт курсує з 6:30 до 22:30 (крім 92Н), квитки можна придбати у водія або в кіосках.

- Автобус № 78, Райдержаміністрація – станція метро Васильківська.
- Тролейбус № 9, Аеропорт – станція метро Палац спорту, ч/з Південний вокзал залізничної станції Київ-Пасажирський і станцію метро Університет.
- Тролейбус № 22, Аеропорт – вулиця Ольжича, ч/з станції метро Шулявська, Дорогожичі.
- Нічний тролейбус № 92Н, Міжнародний аеропорт «Київ» – проспект Свободи. Курсує з 22:45 до 05:47.

Маршрутне таксі:

- № 169 курсує від зупинки Вишневе до вулиці Старовокзальна.
- № 368 курсує від Боярки до вулиці Старовокзальна.
- № 302 прямує до станції метро «Контрактова площа».
- № 482 курсує від проспекту Глушкова до станції метро «Дорогожичі».
- № 496 курсує від лікарні «Феофанія» до станції метро «Лук'янівська».
- № 499 курсує від станції метро «Васильківська» до Обласної лікарні [33].

Аналіз пасажиропотоку КП МА «Київ» (Жуляни) за 2009-2022 роки зазначений на рис. 2.1. [29].



Рис. 2.1. Пасажиропотік міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) на 2009-2022 рр. (складено автором за даними [33])

Пасажиропотік через пандемію COVID-19 зменшився в у 2020 році, але поступово відновлювався у 2021 році. Але через військові дії на території України аеропорт припинив свою діяльність у після 24 лютого 2022 року.

2.3. Аналіз фінансово-господарської діяльності міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)

Підприємство зареєстроване Залізничною райдержадміністрацією м. Києва, як юридична особа від 24.06.1999 року за № 10731200000006050, про що видано свідоцтво серії А00 № 001919.

Відповідно до довідки ЄДРПОУ від 31.01.2012 року серії АБ №520573 та свідоцтва про державну реєстрацію юридичної особи Серії А00 № 001919, виданої 24.06.1999 року, КП МА «Київ» (Жуляни) має наступні реквізити:

Повна назва: Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни);

Код ЄДРПОУ: 01131514.

Скорочена назва: КПМА «Київ» (Жуляни).

Правовий статус суб'єкта – юридична особа.

Організаційно-правова форма – 150 комунальне підприємство.

Місцезнаходження: Україна, 03036, м. Київ, Солом'янський р-н, проспект Повітрофлотський 79, Аеропорт «Київ» (Жуляни).

Основний напрямок діяльності: 52.23 Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту.

Додаткові напрямки діяльності:

79.90 Надання інших послуг бронювання та пов'язана з цим діяльність;

86.21 Загальна медична практика;

46.71 Оптова торгівля твердим, рідким, газоподібним паливом і подібними продуктами;

55.90 Діяльність інших засобів тимчасового розміщування;

81.29 Інші види діяльності із прибирання;

81.10 Комплексне обслуговування об'єктів;

73.11 Рекламні агентства;

63.99 Надання інших інформаційних послуг, н.в.і.у.;

45.20 Технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів;

43.21 Електромонтажні роботи;

33.14 Ремонт і технічне обслуговування електричного устаткування;

35.30 Постачання пари, гарячої води та кондиційованого повітря;;

77.39 Надання в оренду інших машин, устаткування та товарів, н.в.і.у.;

68.20 Надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого майна [33].

Контактні дані: 044-339-2001; 044-249-01-36; 044-339-26-77;
ukkk@airport.kiev.ua; www.airport.kiev.ua.

Засновник(и): Київська міська державна адміністрація, 00022527, Україна, 01044, місто Київ, вул. Хрещатик, будинок 36, розмір внеску до статутного фонду - 24443545,41 грн.

Посадові особи:

– Нестеренко Олександр Михайлович, до 21.06.2011 – керівник;

– Нестеренко Олександр Михайлович, з 21.06.2011 – представник.

Обсяг статутного капіталу (грн.): 24443545,41.

Статутна інформація: діє на підставі установчих документів, затверджених засновниками (учасниками).

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

КП МА «Київ» (Жуляни) здійснює свою діяльність на підставі Статуту, затвердженого в новій редакції розпорядженням виконавчого комітету Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації від 24.01.2012 року №107 та зареєстрованого державним реєстратором Солом'янської районної в м. Києві державної адміністрації 27.01.2012 року за № 10731200000006050.

Згідно з п. 1.1 Статуту Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) створене згідно з постановою КМУ від 17.09.1993 № 746 «Про заходи щодо розвитку аеропортового комплексу «Київ» (Жуляни-Васильків)», засноване на комунальній власності територіальної громади м. Києва і підпорядковується Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) [38].

Відповідно до п. 1.3. підприємство є юридичною особою, діє на засадах госпрозрахунку, користується правами та виконує обов'язки, пов'язані з його діяльністю, має власний баланс, поточний та інші рахунки, круглу печатку з власним найменуванням, інші необхідні печатки та штампи, бланки організаційно-розпорядчої документації, торгові та фірмові знаки, логотипи, інші реквізити.

Пунктом 2.1. Статуту передбачено, що підприємство створене для задоволення суспільних потреб в обслуговуванні при перевезенні пасажирів, багажу, вантажу та пошти авіаційним транспортом; забезпечення виконання польотів і обслуговування вітчизняних та іноземних повітряних суден, з метою отримання прибутку для задоволення соціальних та економічних потреб

колективу підприємства шляхом здійснення виробничої, торговельної та іншої господарської діяльності.

Згідно з п. 2.2. Статуту предметом діяльності підприємство є:

- забезпечення експлуатації і функціонування аеродрому, будівель, споруд, інженерних мереж та інших об'єктів аеродромного обладнання, пасажирського та вантажного терміналів, а також засобів механізації і спеціалізованого транспорту;
- прийняття та відправлення повітряних суден із забезпеченням авіаційних перевезень пасажирів, багажу та пошти необхідними засобами з обов'язковим дотриманням установлених правил та норм обслуговування;
- забезпечення обслуговування зльотів та посадок повітряних суден здійснення їх наземного обслуговування;
- здійснення діяльності, пов'язаної з транспортуванням юридичним та/або фізичним особам води, теплової та електроенергії, інших видів енергоресурсів, а також надання послуг з лабораторного дослідження тепло, енерго мереж;
- купівля та продаж нерухомості і надання послуг, пов'язаних з рухомим та нерухомим майном [30].

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

Організаційна структура аеропорту – лінійно-функціональна.

Підприємство очолює генеральний директор, якому підпорядковуються заступники за напрямками, а саме:

- Заступник генерального директора з авіаційної безпеки – начальник служби авіаційної безпеки;

- Заступник генерального директора з розвитку аеропортового комплексу та сертифікації;
- Заступник генерального директора – начальник служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення та мобілізаційної роботи та ін.

Заступникам генерального директора підпорядковуються відповідні за напрямками підрозділи та служби [33].

Облікова кількість штатних працівників на кінець 2020 року складає 457 осіб, з них 90 жінки. Зовнішні сумісники, які не перебувають в обліковому складі підприємства, 32 особи. За 12 міс. у 2020 році було прийнято 30 штатних працівників та звільнено 63 штатних працівника, з них 42 з причини плинності кадрів. Середня заробітна плата штатних працівників у 2021 році складає 10 221 грн.



Рис. 2.2. Динаміка середньої з/п працівників «Комунального підприємства міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) за 2013-2021 рр. (побудовано за даними [33])

Виплата премії працівникам підприємства проводиться при виконанні показників:

- плану з доходів;
- плану з продуктивності праці підприємства;
- в сукупності за попередній період з початку року за умови наявності прибутку та відсутності обґрунтованих скарг [33].

Пандеміологічна ситуація в світі, пов'язана із спалахом гострої респіраторної хвороби COVID-19, та обмеження, запроваджені державами задля протидії її розповсюдженню, безпосередньо вплинули на авіаційну галузь країн світу, у тому числі й України, де за підсумками 2020 року спостерігається суттєве скорочення виробничих показників діяльності авіаційних підприємств порівняно з попереднім роком.

Згідно з звіту Державіаслужби кількість відправлених та прибулих упродовж 2020 року повітряних суден склала 94 тис. (проти 201,2 тис. за попередній рік).

Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній упродовж року обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів з яких 97% всіх пасажиропотоків сконцентровані в 6 основних аеропортах (Київ (Бориспіль), Львів, Київ (Жуляни), Одеса, Харків, Запоріжжя).

Питома вага провідних аеропортів в загальних обсягах пасажирських перевезень через аеропорти України у 2020 році зазначені на рис. 2.3.

За підсумками року кількість обслугованих пасажирів аеропортом «Бориспіль» зменшилась в порівнянні з попереднім 2019 роком на 66,2%. Пасажиропотоки через аеропорт Львів скоротились на 60,4%, Одесу – на 58,8%, Харків – на 50,8%, Запоріжжя – на 24,9%.

Найбільш вражаюче було падіння в аеропорту «Київ» (Жуляни) – по пасажиропотоку склало на 73,1% та по літако-вильотам – на 61,1%.

За 2020 рік міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 704 тис. 500 пасажирів. Кількість пасажирів обслуговуваних на міжнародних рейсах – 687,8 тис., на внутрішніх рейсах – 16,8 тис. пасажирів.

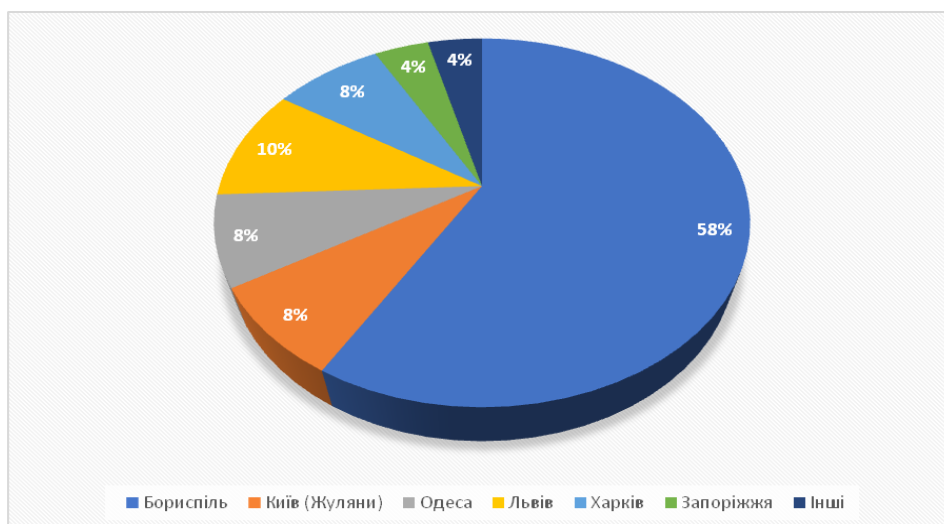


Рис. 2.3. Питома вага провідних аеропортів в загальних обсягах пасажирських перевезень через аеропорти України у 2020 році (побудовано за даними [29])

Кількість рейсів у 2020 році склала 12 746 на приліт і виліт, з них міжнародних рейсів – 10 215, внутрішніх – 2531. Найбільш популярні міжнародні напрямки з початку 2020 року – Варшава (Польща), Мінськ (Білорусь), Берлін (Німеччина), Лондон (Великобританія), Відень (Австрія), Дортмунд (Німеччина), Меммінген (Німеччина); внутрішні – Запоріжжя, Дніпро, Одеса. В 2020 році КП МА «Київ» (Жуляни) отримало 137 970 тис. грн. Доходів [29]

За структурою доходи аеропорту поділяються на доходи від авіаційної діяльності та інші операційні доходи, табл. 2.4.

Таблиця 2.4

Структура доходів аеропорту [33]

Доходи від авіаційної діяльності	Інші операційні доходи
Збір за зліт посадку ПС	Оренда нежитлових приміщень
Збір за наднормативну стоянку ПС (пас. та вант.)	Послуги автобази
Надання МС для ПС	Послуги служби авіаційної безпеки
Інші	Інші

Структура доходів КП МА «Київ» (Жуляни) за 2020 рік зазначена на рис.

2.4.

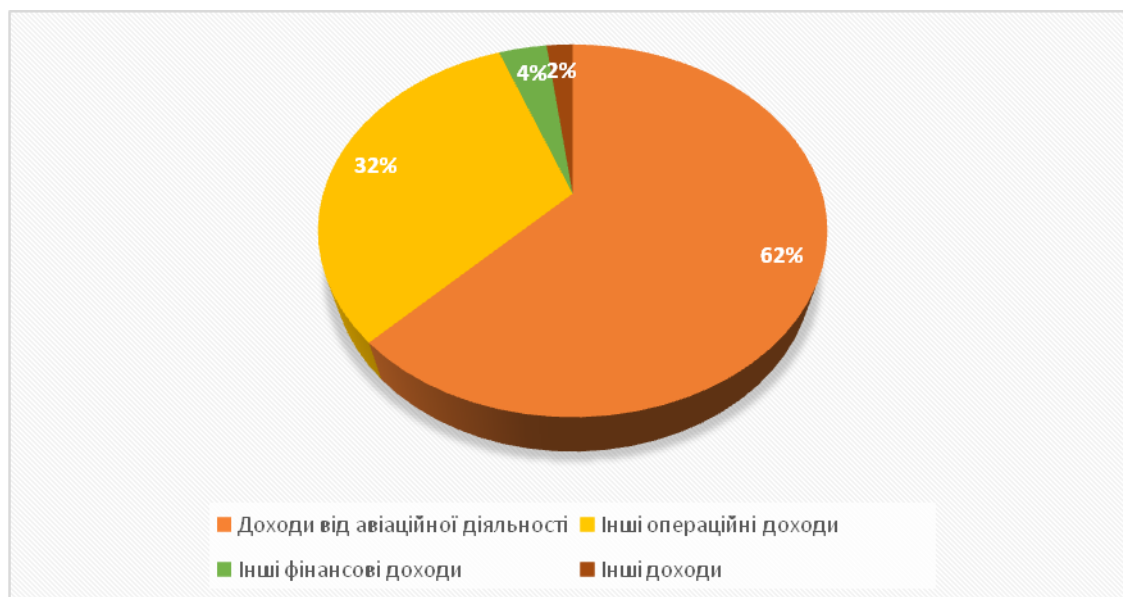


Рис. 2.4. Структура доходів КП МА «Київ» (Жуляни) за 2020 рік
(побудовано за даними [33])

За результатами 2020 року зменшення доходів від основної (авіаційної) діяльності у порівнянні з показниками 2019 року становить 53%. Падіння відбулося по всіх видах послуг з авіаційної діяльності через повне закриття терміналів аеропорту. Лише з початку серпня 2020 року повноцінно відновлено прийняття та відправлення повітряних суден, що виконують міжнародні пасажирські перевезення авіаційним транспортом [29].

Розглянемо зміну кількості міжнародних та внутрішніх перевезень у 2019-2020 році на рис. 2.5. та 2.6.

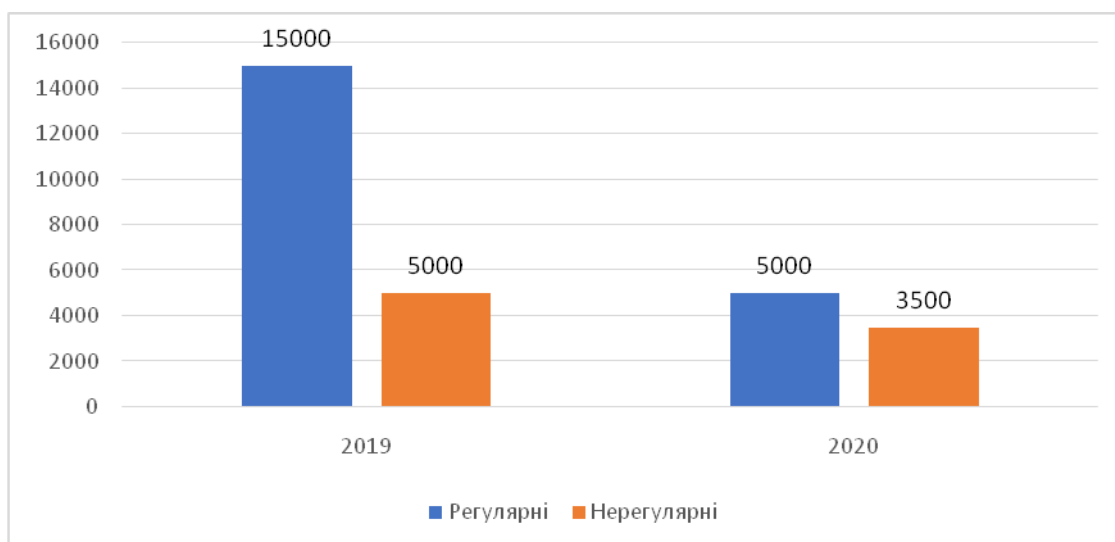


Рис. 2.5. Зміна міжнародних перевезень КП МА «Київ» (Жуляни) за 2019-2020 рр. (побудовано за даними [33])

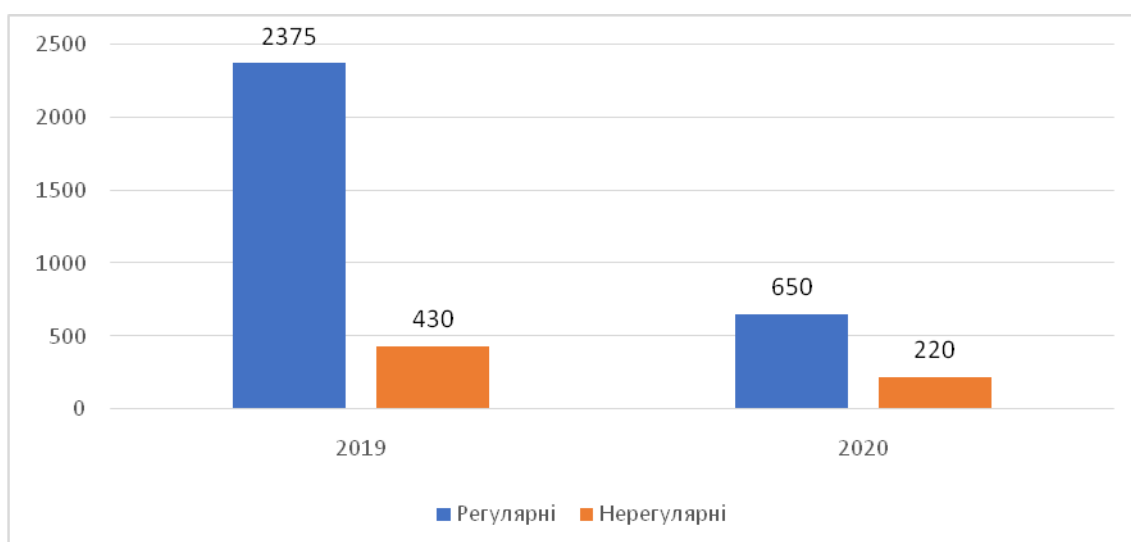


Рис. 2.6. Зміна внутрішніх перевезень КП МА «Київ» (Жуляни) за 2019-2020 рр. (побудовано за даними [33])

Також на підприємстві КП МА «Київ» (Жуляни) здійснились зміни за видами перевезень, рис. 2.7.

Також за результатами 2020 року у порівнянні з показниками 2019 року відбулось зменшення інших операційних доходів на 30%. Загальною причиною стало те, що виробнича діяльність більшості суб'єктів господарювання,

пов'язаних партнерськими відносинами з КП МА «Київ» (Жуляни), протягом року майже не здійснювалась.

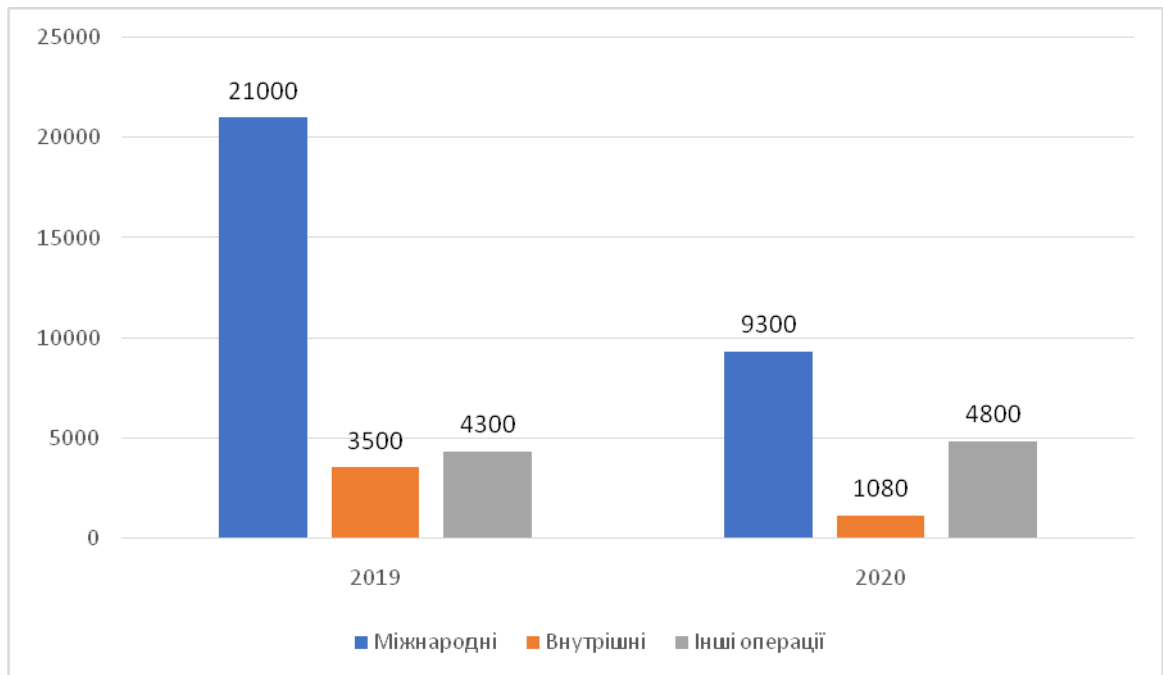


Рис. 2.7. Види перевезень КП МА «Київ» (Жуляни) за 2019-2020 рр.
(побудовано за даними [33])

Як наслідок, з моменту закриття кордону надання послуг з обслуговування господарських процесів таких як, послуги автобази, медичні та ін. за відсутності попиту було припинено. Компанії перейшли на віддалений режим роботи, що відповідно зменшило споживання ними комунальних послуг.

Додатково до цього, на підставі рішення Київської міської ради від 26.03.2020 №903/9073 з 12.03.2020 року орендарям майна територіальної громади міста Києва було надано пільгу у вигляді зменшення вартості орендної плати на 50% або взагалі до символічної вартості 1 грн. незалежно від розміру орендної плати, визначеної у договорі, у випадку неможливості використання об'єкта у зв'язку з введенням обмежувальних заходів, що зменшило доходи аеропорту.

Таким чином, в 2020 році в усіх сферах діяльності КП МА «Київ» (Жуляни) спостерігалось зниження рівня отриманих доходів через скорочення

фізичного об'єму надання послуг в результаті впливу зовнішніх економічних та епідеміологічних факторів.

Згідно з бухгалтерською звітністю (Додаток А) та звітом про фінансові результати (Додаток Б) проаналізуємо динаміку активів «Комунального підприємства міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) у 2019-2020 рр., тис. грн, рис. 2.8.

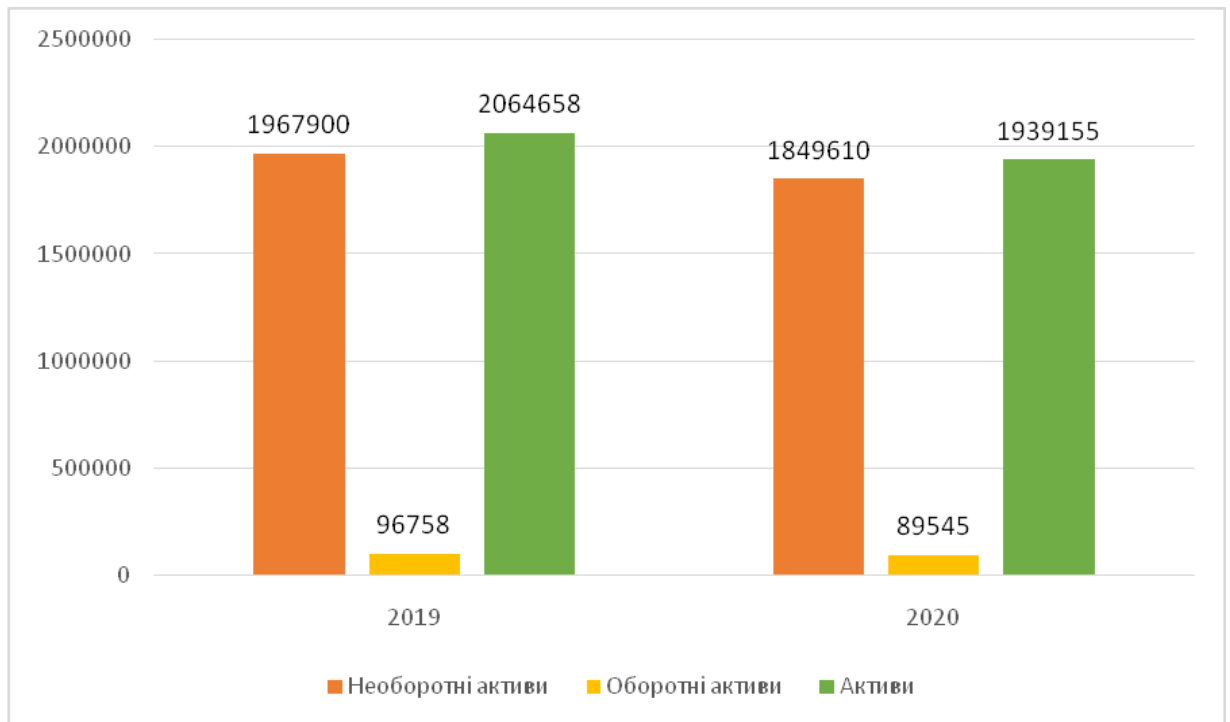


Рис. 2.8. Динаміка активів «Комунального підприємства міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)» у 2019-2020 рр., тис. грн.
(побудовано за даними [33])

Спостерігалось ослаблення економічного потенціалу, що свідчить про зниження вартості добробуту на 6,08%. Інакше кажучи, кількість активів, що у розпорядженні компанії, зменшується.

Той факт, що активи скорочуються повільніше, ніж прибутки від реалізації товарів та послуг, свідчить про необхідність пошуку резервів для оптимізації існуючої структури активів.

Таблиця 2.5.

Горизонтальний аналіз активів «Комунального підприємства міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)» у 2019-2020 рр., тис. грн.

(складено автором за даними [33])

Показник	2019	2020	Абс. приріст, +,-	Відн. приріст, %
Нематеріальні активи	1588128	1495048	-93080	-5,86
Основні засоби	363812	351860	-11952	-3,29
Необоротні активи	1967900	1849610	-118290	-6,01
Оборотні активи	96758	89545	-7213	-7,46
Активи	2064658	1939155	-125503	-6,08

Зменшення суми балансу зумовлене скороченням як оборотних (-7,46%), так і необоротних активів (-6,01%).

Динаміка джерел фінансування КП МА «Київ» (Жуляни) за 2019-2020 рр. зазначена на рис. 2.9.

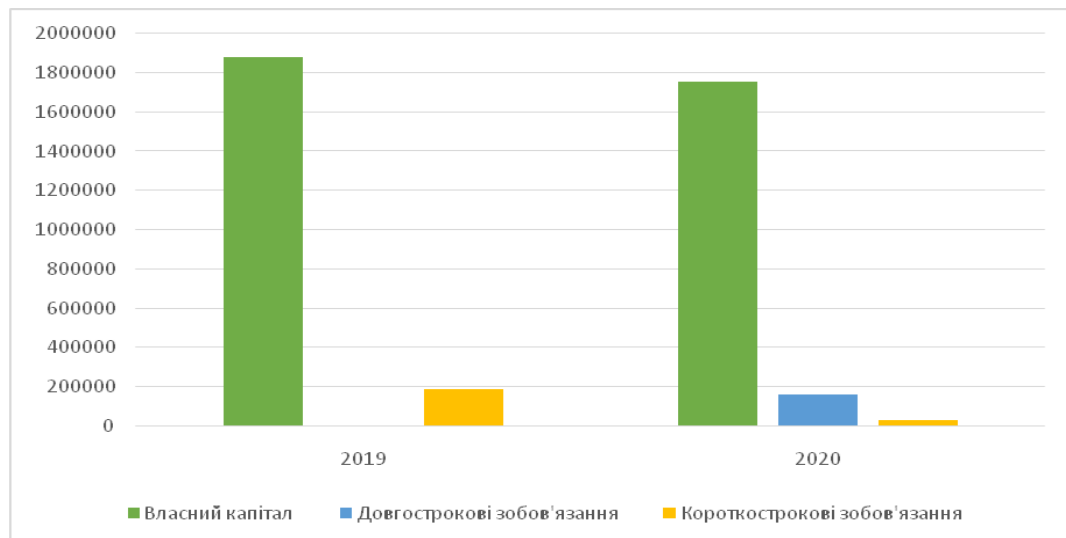


Рис. 2.9. Динаміка джерел фінансування «Комунального підприємства міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)» у 2019-2020 рр., тис. грн.

(побудовано за даними [33])

Скорочується сума наявних джерел фінансування для залучення активів, що зумовлено зменшенням власного капіталу (-6,67%) і короткострокових зобов'язань (-84,96%).

Таблиця 2.6.

Горизонтальний аналіз пасивів (джерел фінансування активів) «Комунального підприємства міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)» у 2019-2020 рр., тис. грн. (складено автором за даними [33])

Показник	2019	2020	Абс. приріст, +,-	Відн. приріст, %
Капітал у дооцінках	1587848	0	-1587848	-100
Додатковий капітал	237800	1732685	1494885	628,63
Власний капітал	1877514	1752361	-125153	-6,67
Довгострокові зобов'язання	828	158773	157945	19075,48
Доходи майбутніх періодів	167994	5167	-162827	-96,92
Короткострокові зобов'язання	186316	28021	-158295	-84,96
Баланс	2064658	1939155	-125503	-6,08

Факт зменшення обсягу власного капіталу свідчить про зменшення благополуччя власника.

Скорочення загального боргу підвищує незалежність від зовнішніх фінансових постачальників, але обмежує повніше розкриття наявного потенціалу компанії.

Розглянемо показники стійкості та платоспроможності «Комунального підприємства міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) у 2019-2020 рр., тис. грн., табл. 2.7.

Таблиця 2.7

Показники стійкості та платоспроможності «Комунального підприємства міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)» у 2019-2020 рр., частка одиниці (складено автором за даними [33])

Показник	2019	2020	Абс. приріст, +,-	Відн. приріст, %
Фінансова автономія	0,91	0,9	-0,01	-0,63
Поточна ліквідність	10,56	66,01	55,45	524,95

Ми бачимо певне зниження фінансової незалежності компанії, про що свідчить динаміка коефіцієнта фінансової незалежності. На кінець 2020р. підприємство спроможне самостійно профінансувати 90,37% своїх активів.

Значення поточної ліквідності знаходиться вище нормативної межі (1,5), що вказує на низьку імовірність втрати платоспроможності у найближчій перспективі [29].

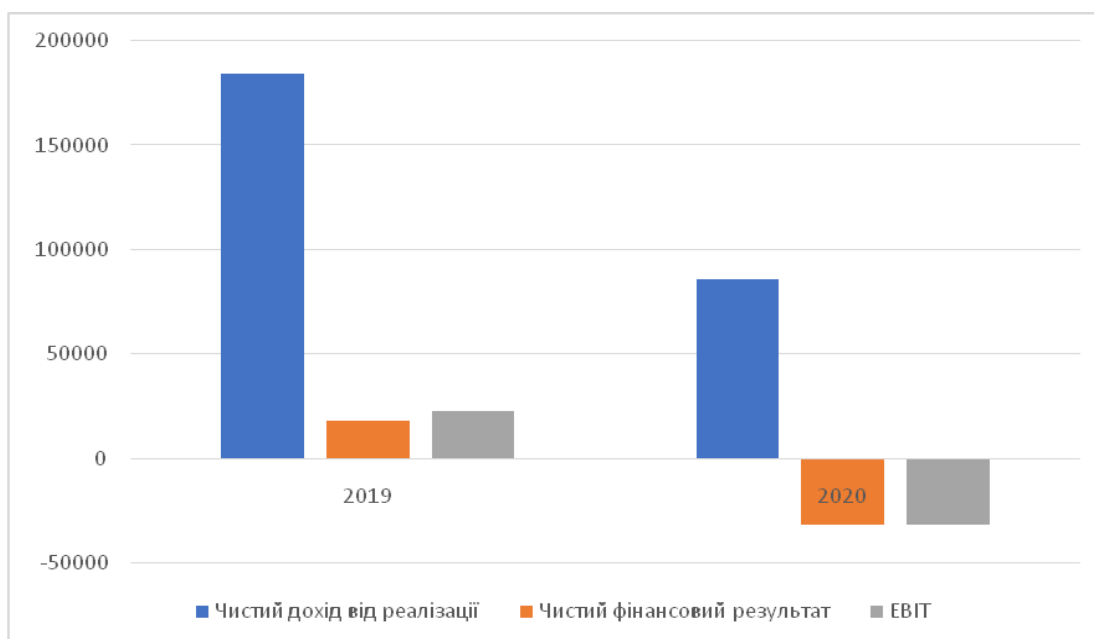


Рис. 2.4. Динаміка фінансових результатів «Комунального підприємства міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)» у 2019-2020 рр., тис. грн.
(побудовано за даними [33])

Відбувається зниження чистого доходу від реалізації товарів та послуг на 53,33%, що вказує на низьку конкурентоспроможність в динамічному середовищі. Сума чистого збитку компанії становить 32190 тис. грн у 2020 році, що вказує на деградацію компанії та недостатню якість поточної бізнес-моделі. [29]

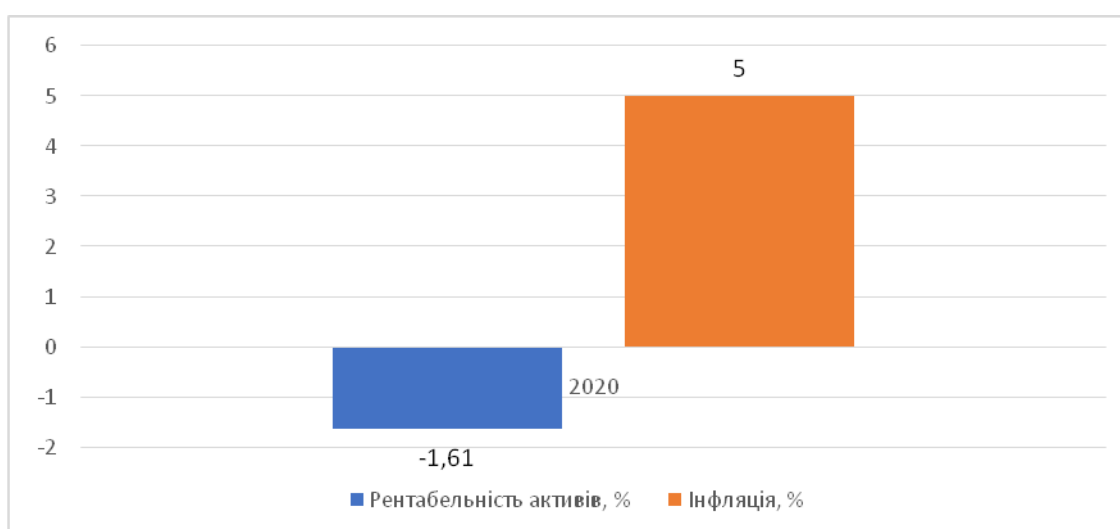


Рис. 2.5. Співставлення рентабельності активів КП МА «Київ» (Жуляни) з інфляцією в Україні у 2020 р.,% (побудовано за даними [33])

Рентабельність активів у 2020р. нижча інфляції, що свідчить про реальне знецінення вартості наявних у компанії активів.

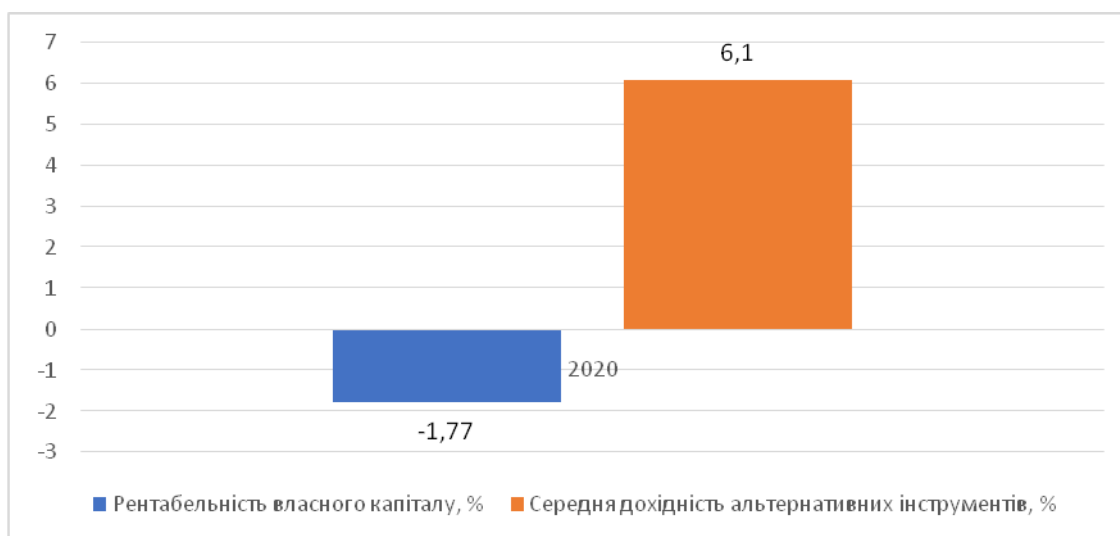


Рис. 2.6. Співставлення рентабельності власного капіталу КП МА «Київ» (Жуляни) з дохідністю альтернативних інструментів у 2020 р., % (побудовано за даними [33])

Для визначення інвестиційної привабливості підприємства доцільно порівняти прибутковість власного капіталу з прибутковістю альтернативних напрямів вкладення капіталу власниками. Для спрощення розрахунків скористаємося даними Національного банку України щодо середньої прибутковості за депозитами у 2020 році. Таким чином, надмірна прибутковість альтернативи прибутковості капіталу свідчить про наявність значного незаробленого прибутку, який міг би бути отриманий, якби акції компанії були продані, а кошти, що вивільнилися, були спрямовані на фінансові ринки [29].

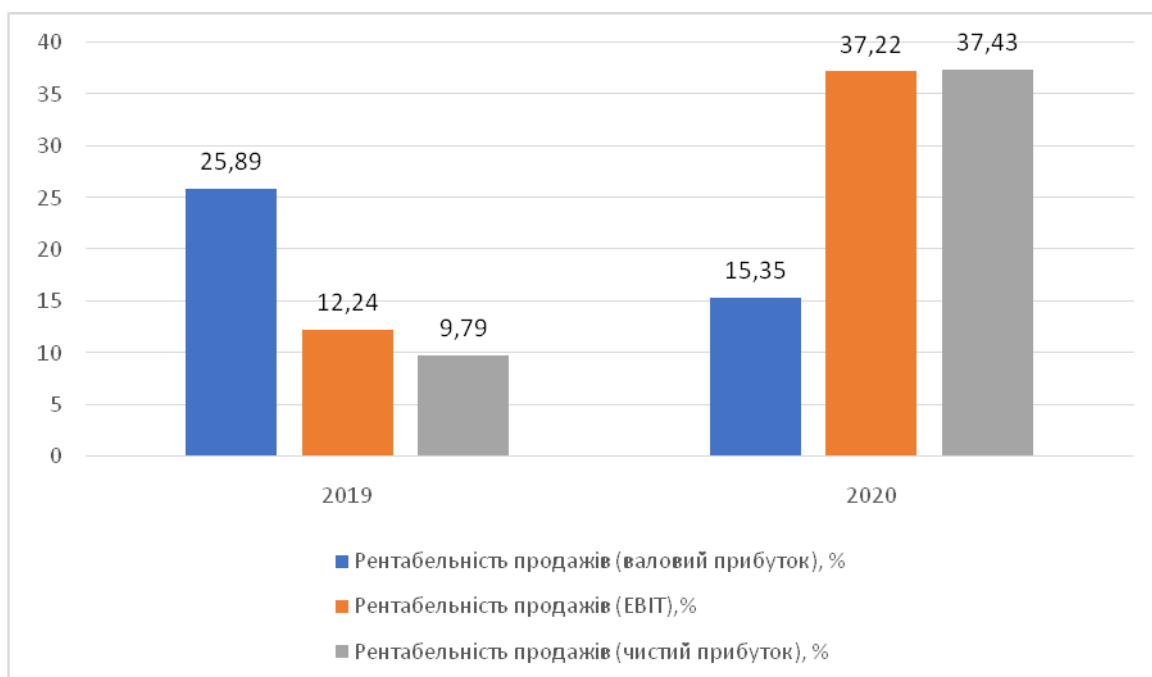


Рис. 2.7. Динаміка показників рентабельності продажів «Комунального підприємства міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)» у 2019-2020 рр., % (побудовано за даними [33])

Отже, показник валової рентабельності демонструє від'ємні значення у 2020р. Це вказує на необхідність підвищення ефективності виробничої діяльності та подальшого пошуку можливостей для скорочення витрат на виготовлення товарів та послуг [29].

РОЗДІЛ 3 ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ «КИЇВ» (ЖУЛЯНИ)

3.1. Стратегії розвитку міжнародного аеропорту

Останнім часом на європейському ринку повітряного транспорту відбулася дерегуляція повітряного транспорту, яке в свою чергу спричинило появу та зростання сегменту лоукост-авіакомпаній, які сьогодні є значною часткою внутрішньоєвропейського повітряного простору. Ще одним значним прогресом стала зміна в управлінні аеропортами. Багато аеропортів перейшли з державної у приватну власність. У нових умовах аеропорти могли б відігравати більш активну роль у галузі повітряного транспорту. Вони підвищили свою привабливість і конкурентоспроможність [33].

Міжнародний аеропорт «Київ» імені Ігоря Сікорського, також відомий як Аеропорт «Київ-Жуляни» є другим найбільшим пасажирським міжнародним аеропортом України та її столиці — Києва, сам аеропорт розташований у межах мікрорайону Жуляни, 8 км від центру міста. Злітно-посадкова смуга аеропорту «Київ» приймає літаки близько 10 національних та зарубіжних авіакомпаній, які здійснюють перевезення пасажирів та вантажів в десятки міст України та світу.

Найбільшим конкурентом «Києва» є державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», який є найбільшим і найпотужнішим аеропортом в Україні. Він забезпечує 62% авіаційних пасажирських перевезень Україною []. Саме тому потрібно створювати стратегії розвитку аеропорту «Київ» задля подальшого розвитку та підняття в рейтингу аеропортів України та й світу[38].

На жаль, з початком повномасштабного вторгнення повітряний простір України став закритим для пасажирських та вантажних перевезень. Це завдало багато збитків для перевізників, працівників аеропортів і, звичайно, пасажирів. Війна внесла певні корективи того, як потрібно в майбутньому підходити до будівництва нових летовищ та реконструкції вже наявних.

Для нас дуже важливо, аби планування та розвиток інфраструктури аеропортів в повоєнному майбутньому охоплювали безпечні, функціональні, збалансовані за потужністю та зручні для користувачів аеропорти. Ще до війни керівництво аеропорту «Київ», співпрацюючи з авіакомпаніями, владою аеропорту, регулюючими органами та консультантами з проектування, прагнуло забезпечити, щоб стратегії розвитку привели до доступних, гнучких засобів, які підтримують вимоги авіакомпаній до роботи та обслуговування клієнтів тоді і в майбутньому [41].

Стратегія розвитку має базуватися на загальних стратегіях розвитку бізнесу авіакомпаній та аеропортів. Задля цього, керівництво аеропорту має налагодити гарні стосунки з представниками авіакомпаній задля успішної співпраці в сфері розвитку мережі польотів, відкриття нових напрямків та покращення вже існуючих маршрутів [30].

Це все робиться для привертання уваги пасажирів, збільшення пасажиропотоку та створення більш зручної мережі польотів в сфері трансферних та транзитних перельотів.

Задля покращення останнього пункту, аеропорт має бути реконструйований задля будівництва спеціальної зони, в якій зможуть знаходитись трансферні та транзитні пасажирів. Наразі аеропорт «Київ» не має такої зони, що в свою чергу зменшує кількість пасажирів та авіакомпаній, які могли б обслуговуватись в ньому.

Всі ці зони мають бути добре облаштовані. Пасажирів повинні почувати себе комфортно, очікуючи на наступний рейс або пересадку. При будівництві цієї зони повинні дотримуватись всі правила та норми безпеки. Мають бути сконструйовані евакуаційні виходи на спеціальну територію, яка дозволила б безпроблемно евакуацію та подальшу подорож пасажирів, які не мають відповідних документів, для перебування на території України, а лише знаходяться тут згідно норм та правил перевезення трансферних та транзитних пасажирів.

Взявши до уваги подальшу ситуацію з можливими бомбардуваннями навіть в повоєнний час, необхідно провести реконструкцію будівель аеропорту, в яких можна буде зробити укриття. Воно повинно відповідати всім нормам та правилам, а також має вмещувати в себе всіх пасажирів, персонал та людей, які будуть знаходитись неподалік аеропорту.

Говорячи про персонал, ми маємо сказати про додаткове проходження ними курсів підвищення кваліфікації та додаткового навчання з метою покращення якості обслуговування цих пасажирів. В аеропорті «Київ» є власний учбовий центр Мастер-Авіа з відмінними викладачами, які можуть організувати таке навчання всім працівникам аеропорту [30].

Отже, Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) слід розглядати як невід'ємну частину регіональної, національної або міжнародної транспортної інфраструктури, а не як ізольовану транспортну систему. Якість наземного доступу/виїзду аеропорту та рівень інтеграції аеропорту в мережу наземного транспорту суттєво впливає на його конкурентоспроможність, роботу та пропускну здатність. В повоєнний час всі стратегії мають бути правильно визначені та в результаті мати позитивний вплив на його функціонування та розвиток [8].

Місія аеропорту «Жуляни» – працювати щодня та щогодини для комфорту та безпеки пасажирів, надавати послуги клієнтам, створювати умови для гармонійного розвитку співробітників, щоб, забезпечуючи польоти, об'єднувати окремих людей у людство.

Найважливішою ланкою в системі управління якістю є його оцінка, що надає інформацію для аналізу, що дозволяє проводити контроль якості послуг і дає можливість менеджменту приймати найдоцільніші управлінські рішення.

Тим часом, у галузі дослідження проблем управління якістю у сфері аеропортових послуг ще не вирішено завдання розробки цілісної, єдиної моделі та методики оцінки якості обслуговування. Підвищення рівня якості послуг та задоволеності споживачів у світі є одним із головних завдань менеджменту у боротьбі за споживача [65, 67].

Тут слід говорити і про постійно зростаючу конкуренцію між постачальниками послуг, та про високий рівень інформованості пасажирів. У цьому зв'язку, сервіс, що надається в аеропорту, набув статусу не тільки одного з найважливіших методів стратегічної боротьби за споживача, але й став одним із найсерйозніших інструментів при формуванні довгострокового конкурентного переваги над ринком.

В українських аеропортах відсутня система єдиної оцінки якості сервісу. Це розробляє методіку оцінки якості аеропортових послуг актуальною.

Для розробки інструментів оцінки якості послуг із обслуговування пасажирів в аеропорту за основу у дослідженні беремо досвід міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни), у зв'язку з тим, що аеропорт другий найбільший пасажирський міжнародний аеропорт України та Києва [51].

Основну роль у стратегічному плануванні діяльності аеропорту «Жуляни» відіграє Довгострокова програма розвитку (ДПР) аеропорту. ДПР передбачає розвиток сучасної інфраструктури аеропорту «Жуляни», подальший розвиток пасажирського термінального комплексу, реконструкція перону термінального комплексу.

Стратегічні цілі аеропорту:

- стати одним із трьох найкращих за якістю обслуговування аеропортів Європи;
- стати аеропортом, який щорічно перевозить 69 млн пасажирів та 530 тис. тонн вантажів;
- забезпечити пунктуальність польотів ТОП-5 аеропортів світу;
- стати аеропортом, який демонструє прибутковість по EBITDA не менше 50%;
- стати аеропортом, що має сучасну інфраструктуру;
- стати аеропортом, який веде ефективні операції, що гарантують забезпечення безпечних умов праці, збереження життя та здоров'я кожного працівника;

- мінімізувати рівень негативного впливу на довкілля та підвищити рівень раціонального використання природних ресурсів та енергоресурсів.

Основні пріоритети Довгострокової програми розвитку Міжнародного аеропорту «Жуляни» передбачають:

1. Авіаційна діяльність:

- забезпечення обслуговування пасажиропотоку;
- подальше підвищення якості обслуговування пасажирів;
- план спільних заходів з Ukraine International Airlines для реалізації потенціалу зростання транзиту.

2. Неавіаційна діяльність:

- збільшення обсягу вантажоперевезень;
- підвищення ефективності комерційної діяльності.

3. Розвиток інфраструктури:

- розвиток вантажного комплексу;
- будівництво оновленого паливозаправного комплексу (ТЗК) та централізованої заправної системи на пероні термінального комплексу;
- реконструкція Терміналу С (етап 2);
- реконструкція ЗПС-1;
- інвестиційні програми для підтримки у робочому стані існуючого аеродромного комплексу аеропорту;
- технічне переоснащення Терміналу D;
- будівництво нової залізничної станції Аероекспресу та лінії залізничного сполучення в СТК.

4. Операційна ефективність:

- збереження лідируючих позицій щодо пунктуальності;
- підвищення продуктивності та якості операцій;
- скорочення питомих витрат пасажиропотік.

5. Фінансові показники:

- забезпечення фінансування об'єктів інфраструктури, що входять до концесійної угоди.

6. Цифровізація та впровадження нових технологій:

- цифровізація для покращення клієнтського (пасажирського) досвіду;
- запровадження нових технологій для взаємодії з контрагентами;
- впровадження нових технологій для підвищення ефективності бізнес-процесів

Зимовий період роботи аеропорту «Жуляни» завжди характеризується складними метеорологічними умовами та небезпечними явищами (зливовий сніг, замерзаючий дощ тощо), які можуть порушити нормальне функціонування аеропорту та знизити його пропускну здатність до рівня, який буде суттєво нижчим, ніж при роботі в штатному режимі [1, 2, 9-11].

Перелік найбільш значущих прогнозованих несприятливих умов:

- погода та відповідний стан злітно-посадкової смуги та руліжних доріжок;
- вітер, який особливо впливає на виконання злітно-посадкових операцій.

Стан погоди та вітру в основному і визначає пропускну здатність аеродрому, яка можлива в даний час в аеропорту.

Необхідність проведення протиобмерзання повітряних суден (ПС) також позначається на пропускну здатність.

Складні метеорологічні умови можуть бути оцінені з більш менш високою точністю на підставі метеопрогнозів, а їх вплив та можливі наслідки передбачені виходячи з досвіду роботи персоналу аеропорту. Тому при формуванні заходів щодо роботи аеропорту у несприятливих метеоумовах потрібно розширене планування.

У європейських аеропортах при настанні складних метеорологічних умов та небезпечних метеоявлень скасовуються сотні рейсів, десятки тисяч пасажирів накопичуються в терміналах в очікуванні можливості відлетіти за своїм напрямом, що підтверджується негативними відгуками в пресі та соціальних мережах [15].

У Європі 26 аеропортів під керівництвом Євроконтролю повністю запровадили систему спільного прийняття рішень (A-CDM)2, але реалізовані заходи не завжди рятують від збійної ситуації. Більшість аеропортів розробили певні процедури та визначили конкретні заходи при роботі в несприятливих умовах. На даний момент не всі процедури однаково ефективні і часто застосовуються непослідовно або без належної координації між партнерами, задіяними у процесі забезпечення польотів.

Вплив прогнозованих несприятливих умов у європейських аеропортах можна порівняти із різними «аварійними рівнями». Для кожного аварійного рівня призначено певні процедури. Коли партнери отримують інформацію про природу порушення, їм також надсилається попереджувальне повідомлення, що відповідає рівню несприятливої умови.

Основною вимогою при виникненні несприятливих умов є те, що всі партнери повинні виконувати попередньо узгоджені процедури, відповідним чином розподіляти свої ресурси та зводити вплив несприятливих умов до мінімуму.

На сьогоднішній день не існує єдиної методики, яка б дозволила проаналізувати ефективність процедур та ідентифікувати галузі, які потребують поліпшення. Однак є певні загальні показники, які є основою для всіх процедур незалежно від їх локальних відмінностей [3].

Для ефективної роботи аеропорту у складних метеоумовах необхідно:

- сформувані перелік процедур та заходів для роботи в несприятливих умовах;
- план дій у кризових ситуаціях;
- переконатися, що процедури збігаються з процедурами, які застосовуються під час роботи у штатному режимі;
- переконатися, що всі партнери знайомі з процедурами;
- призначити керівника, відповідального за координацію дій.

Фахівці аеропорту «Жуляни» у межах проєкту SAFER-U спільно з ПРАТ «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» та Varangain LLC

проаналізували практику роботи закордонних аеропортів щодо застосування процедур мінімізації несприятливих наслідків.

Для цих цілей розроблено та впроваджено інструменти ефективного управління аеропортом:

- елементи концепції системи спільного ухвалення рішень (A-CDM);
- методики взаємодії аеропорту, операторів, експлуатантів ПС та ДК ОрПС щодо управління діями на аеродромі;
- алгоритми дій персоналу при роботі аеродрому Шереметьєво в умовах сильного бічного вітру, грози над аеродромом, коригування термінів закриття злітно-посадкових смуг зі штучним покриттям (ШЗПС) на очищення та зниження пропускної спроможності аеродрому.

Упровадження елемента A-CDM «Несприятливі умови» в аеропорту «Жуляни» дозволяє контролювати зниження пропускної спроможності та полегшує процес швидкого її відновлення.

Упровадження даного елемента гарантує, що обробка обмерзання на місці стоянки стає частиною загального процесу наземного обслуговування повітряного судна. Час, необхідний щодо протиобледенительной обробки, враховується у розрахунках різних планових тимчасових показників. Дані щодо підвищення показників прогнозованості після впровадження елемента

A-CDM «Несприятливі умови» в аеропорту «Жуляни»:

- прогнозованість часу посадки ПС – 98,7 % (підвищення на 12,9 %);
- прогнозованість часу зайнятості місця стоянки (МС) – 93,1 % (підвищення на 17,1%);
- прогнозованість часу рулювання ПС – 92,6 % (підвищення на 2,5 %);
- прогнозованість часу відправлення ПС – 97,2 % (підвищення на 2,1 %);
- пунктуальність відправлення ПС за розкладом – 83,55 % (підвищення на 0,3 %);
- пунктуальність відправлення ПС за розрахунковим часом – 94 % (підвищення на 1,2%);

- кількість затриманих рейсів понад 15 хвилин – 16,45% (скорочення на 22,6%);
- середній час рулювання від посадки до прибуття ПС – 7,5 хв (скорочення на 7 %);
- середній час рулювання від відправлення до зльоту ПС – 11,9 хв (скорочення на 3 %) [38]

Розроблене спільно з ПРАТ «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» а фахівцями центру технічної служби аеропорту «Угода про затвердження сценаріїв розрахунку злітно-посадкових операцій для забезпечення максимального значення пропускної спроможності комплексу ШЗПС» не пов'язана з певним видом несприятливих метеоумов, а прив'язано до рівня зміни пропускної спроможності, що підвищує гнучкість системи планування.

Оперативне управління виробничою діяльністю в аеропорту Жуляни здійснюється Центром управління аеропортом (ЦУА). ЦУА включає представників 15 ключових підрозділів аеропорту, а також сторонніх операторів, авіакомпаній та держорганів. ЦУА, створений із урахуванням найкращих європейських стандартів управління виробничою діяльністю, є унікальним об'єктом для аеропортів України [42].

При роботі у штатних та позаштатних ситуаціях ЦУА відповідає за:

- організацію та координацію роботи всіх учасників (аеропорту, авіакомпаній, державних органів та операторів);
- стратегічне та тактичне планування діяльності аеропорту;
- виявлення та прогнозування факторів, здатних призвести до збою в роботі;
- оперативне інформування всіх учасників;
- ухвалення стратегічних рішень у збійних ситуаціях;
- проведення тренувань з відпрацювання дій персоналу, партнерів та державних органів у збійних та надзвичайних ситуаціях;

- підготовку до роботи та управління діяльністю [38].

Оперативним відповідальним за координацію діяльності обслуговуючих операторів та виробничих процесів є змінний начальник аеропорту ЦУА, який досконально знає процедури при роботі в несприятливих умовах та взаємодіє з особами, зацікавленими в даному питанні та приймають необхідні рішення.

Змінний начальник аеропорту та процедури елемента А-СДМ «Несприятливі умови» відіграють центральну роль у виконанні зобов'язань із інформування Центру ОПС про зниження пропускнуєї спроможності аеропорту або про підвищення ймовірності подальшого її зниження, що може вплинути на роботу всієї мережі організації потоків повітряного руху (ОПВД).

Навіть якщо для несприятливих умов було призначено стандартні процедури, часто виникає потреба у їх утвердженні, особливо якщо фактична ситуація трохи відрізняється від тієї, яка була спрогнозована. Органом оперативних дій та рішень у збійних ситуаціях в аеропорту «Жуляни» є оперативний штаб.

Робота оперативного штабу з використанням наявних інструментаріїв, методик та технологій дозволяє у найкоротший термін усунути розвиток збійної ситуації та забезпечити якісне обслуговування пасажирів.

Із метою підтримки готовності персоналу структурних підрозділів аеропорту, операторів, авіакомпаній та органів організації повітряного руху (ОПВД) в аеропорту «Жуляни» щотижня проводяться спеціальні тренування з дій у позаштатних та збійних ситуаціях:

- 17 видів спеціальних тренувань (відпрацювання позаштатних та збійних ситуацій);
- 7 видів спеціальних тренувань (відпрацювання аварійного плану).

Дії учасників тренувань регламентовані:

- 12 алгоритмами;
- 93 контрольними листами.

Якісна підготовка персоналу є одним із ключових моментів ефективної

роботи у збійних ситуаціях, тому тренування проводяться за затвердженими сценаріями з залученням рядових працівників та керівників організацій.

Для забезпечення відповідної пропускної спроможності кожен аеропорт має набір технічних ресурсів, доступність яких контролюється. Якщо рівень доступності ресурсів змінюється, то оцінюється вплив такої зміни на пропускну спроможність аеродрому. Дана інформація в аеропорту «Жуляни» негайно поширюється серед усіх партнерів А-СДМ.

При прогнозуванні несприятливих погодних умов на передтактичному етапі планування польотів змінний начальник аеропорту організовує заходи щодо планування діяльності аеропорту у період прогнозованих складних метеорологічних умов.

Для цих цілей забезпечується:

- збирання та зіставлення важливої інформації про складні метеоумови (прогноз від ФГБУ ГАМЦ TAF/SPECI, таблиць виділення ресурсів та резерви), що впливає зниження пропускної спроможності аеропорту;
- прийняття спільних рішень на вищому рівні, що стосуються діяльності аеропорту у період несприятливих умов;
- визначення обмежувальних факторів, що надають максимальний вплив на пропускну спроможність аеропорту;
- оповіщення виробничих підрозділів та обслуговуючих операторів про подію;
- оповіщення експлуатантів ПС та операторів про прогнозовані умови та заходи в аеропорту засобами електронної пошти та телеграфних каналів зв'язку;
- проведення аналізу добового плану польотів та прогнозованої пропускної спроможності аеропорту;
- визначення значення пропускної спроможності комплексу ШЗПС за погодженими сценаріям із ФГУП ДК ОрПС;

- опублікування НОТАМ про складні метеорологічні умови та зниження пропускної спроможності аеродрому;
- коригування добового плану польотів спільно з експлуатантами ПС відповідно до пропускної спроможності аеродрому.

На тактичному етапі планування польотів змінний начальник аеропорту організовує заходи щодо планування та координування діяльності у період складних метеорологічних умов.

Для цих цілей забезпечується:

- проведення постійного контролю за впливом фактичних погодних умов на пропускну спроможність аеродрому;
- оцінка та оголошення фактичної пропускної спроможності аеропорту, а за необхідності її коригування;
- проведення телефонних переговорів з експлуатантами ЗС, обслуговуючими операторами та виробничими підрозділами аеропорту;
- постановка завдань, визначення резервів ресурсів, доведення запланованих заходів до всіх партнерів;
- координування запуску при необхідності спеціальних процедур та рішень;
- контроль над партнерами щодо застосування узгоджених в аеропорту процедур;
- оперативне коригування добового плану польотів;
- надання відповідним сторонам інформації про поточну ситуацію в аеропорту;
- проведення аналізу та оцінка виконання процедур та дій партнерів;
- визначення часу відновлення працездатності аеропорту після несприятливих умов за узгодженими ключовими показниками ефективності.

Основні процеси А-СДМ в аеропорту починаються з моменту надходження даних про розрахунковий час посадки ПС. При надходженні

точних даних про розрахунковий час посадки ПС в ІТ-платформу А-СДМ, інформація обробляється та поширюється всім партнерам для планування своїх операцій та надання інформації за модифікованими часами.

Від розрахункового часу посадки ПС, із урахуванням індивідуалізованого часу рулювання, обчислюється час прибуття ПС на стоянку. Визначається технологічний час наземного обслуговування ПС та плановий час відправлення ПС з місця стоянки.

З урахуванням індивідуалізованого часу рулювання ПС на виліт та пропускну здатності комплексу ШЗПС від планового часу відправлення ПС з місця стоянки обчислюється розрахунковий час зльоту, який поширюється всім партнерам для планування своїх операцій.

Інтерфейс добового плану польотів у центральній аеропортовій базі даних (ЦАБД) «Синхрон» для рейсів, що прилітають, надає партнерам по А-СДМ модифіковану інформацію про статус прильотних рейсів, місцезнаходження, розрахунковий та фактичний час посадки та прибуття. Розрахунковий час посадки постійно оновлюється з моменту входу в Київську зону до остаточного заходу посадки. Ці дані дозволяють операторам більш точно спрогнозувати розподіл ресурсів для обслуговування рейсу та визначити скоригований час відправлення ПС з місця стоянки, якщо фактичний час прибуття ПС відрізняється від часу за розкладом.

Експлуатанти ПС можуть заздалегідь скоригувати ротацію ПС і спрогнозувати час відправлення ПС при очікуванні груп трансферних пасажирів.

Якщо розрахунковий час прибуття ПС раніше часу за розкладом, то в стріпі прильотного рейсу відображається інформація про зайнятість місця стоянки, що дозволяє диспетчеру, відповідальному за розподіл МС, своєчасно призначити нове місце стоянки рейсу, що не прибуває, і проінформувати всіх партнерів.

Інтерфейс добового плану польотів у ЦАБД «Синхрон» для рейсів, що вилітають, надає партнерам модифіковану інформацію про статус рейсів: час

початку наземного обслуговування ПС, готовність ПС до посадки пасажирів і закінчення посадки, дозвіл, цільовий та фактичний час запиту, підтвердження запуску двигунів, цільовий та фактичний час рулювання, відправлення та зльоту, плановий та фактичний час протиобмерзання обробки ПС та ін.

На підставі даних по рейсу, що прилітає, обчислюється мінімальний час розвороту ПС і визначається цільовий час відправлення та запуску двигунів, який доводиться до зацікавлених партнерів для подальшого планування операцій у зоні своєї відповідальності.

Протиобмерзання обробляє істотний вплив на пропускну здатність аеропорту «Жуляни» та робить її важливим елементом при роботі в несприятливих умовах.

Щоб сформувати ефективну послідовність дій у разі потреби проведення протиобмерзання, партнерам видається наступна інформація:

- планований (цільовий) час початку руху ПС;
- запланований (цільовий) час отримання дозволу до запуску двигунів;
- розрахунковий/очікуваний/планований (цільовий) час зльоту;
- місце проведення протиобледенительной обробки ПС (на місці стоянки або віддалено);

тип повітряного судна.

Для обліку часу, що витрачається на протиобмерзання, визначено додаткові важливі часові параметри:

- призначений/розрахунковий/фактичний час готовності ПС до протиобледенної обробці;
- призначений/розрахунковий/фактичний час початку протиобледенювальної обробки ПС;
- призначений/розрахунковий/фактичний час закінчення протиобледенної обробки ПС;
- розрахунковий/фактичний час тривалості протиобледенювальної обробки ПС.

Протиобморожуюча обробка в аеропорту «Жуляни» може проводитися на місцях стоянки або на віддалених спеціалізованих майданчиках. У штатних умовах обробка ПС проводиться в основному на віддалених спеціалізованих майданчиках. Але при необхідності масової обливи ПС та з метою виключення створення черг на маршрутах рулення обробка ПС проводиться і на місцях стоянки.

Протиобмерзання на місці стоянки в аеропорту «Жуляни» – це частина процесу обслуговування ПС на стоянці, за цей процес несе відповідальність оператор, який здійснює протиобмерзання і наземне обслуговування. Тривалість протиобледенительной обробки враховується як параметр при розрахунку планового часу відправлення ПС.

По кожному рейсу оператор, що здійснює наземне обслуговування ПС, надає оператору, що здійснює протиобмерзання ПС, передбачувані тимчасові значення, що характеризують момент, коли повітряне судно буде готове до проведення протиобледенительных заходів. Оператор, що здійснює наземне обслуговування ПС, визначає послідовність проведення обробки для всіх рейсів на основі наданих розрахункових часів готовності ПС. Потім для кожного рейсу оператор, що здійснює протиобмерзання, визначає приблизний час початку та тривалості обробки ПС. Така послідовність обробки оновлюється в режимі реального часу, беручи до уваги поточний статус рейсу.

Для конкретного рейсу оператор, який здійснює наземне обслуговування, визначає плановий час початку руху ПС. Центр керування аеропортом визначає послідовність відправлення рейсів для протиобмерзання. В результаті для кожного рейсу визначено величину планового часу дозволу запуску та розрахункове значення часу початку протиобледенительной обробки, ці обидва розрахункові параметри тісно пов'язані один із одним, а також з розрахунковим часом вирулювання з місця стоянки.

Для проведення аналізу та оцінки кількості затриманих рейсів в аеропорту Шереметьєво застосовуються такі основні показники ефективності.

1. Визначення ефективності організації роботи:

- визначення періоду впливу несприятливих умов: час закінчення дії несприятливих умов» – «час початку дії несприятливих умов»;
- визначення періоду зниженої заявленої пропускнує спроможності аеропорту (ПСА): «час закінчення зниженої заявленої ПСА» – «час початку зниженої ПСА»;
- порівняння тривалості: «періоду зниженої заявленої ПСА» з тривалістю «періоду дії несприятливих умов»;
- визначення часу повернення до нормальної роботи: «період нормальної заявленої ПСА» – «час закінчення дії несприятливих умов»;
- порівняння тривалості: «періоду повернення до нормальної роботи» з тривалістю «періоду дії несприятливих умов».

2. Визначення числа потерпілих:

- визначення кількості злітно-посадкових операцій (ВПЗ), які не були виконані в період дії несприятливих умов (включаючи скасування);
- визначення ступеня пунктуальності (приліт/виліт) у період дії несприятливих умов;
- визначення середньої тривалості затримки рейсу (у хвилинах) у період дії несприятливих умов: «сума затримок у хвилинах/кількість затриманих рейсів».

3. Визначення ступеня виконання операцій із наземного обслуговування:

- визначення кількості операцій, які не були виконані в період дії несприятливих умов (включаючи скасування);
- визначення середньої тривалості затримки виконання операцій у період дії несприятливих умов.

За рахунок підвищення точності прогнозування часу виконання операцій в аеропорту підвищується передбачуваність та точність даних для центру ОПС та всіх зацікавлених сторін, що сприяє скороченню затримок та часу, що витрачається на планування ресурсів.

Система спільного прийняття рішень для аеропорту об'єднує партнерів, що працюють на території аеродрому і приймають рішення, ґрунтуючись на більш точній і більш якійсї інформації, де кожен біт інформації має однакове значення для кожного учасника.

Аналізуючи обсяги перевезень та прогнозуючи збільшення показників відповідно до тенденцією зростання перевезень, аеропорт «Жуляни» комплексно підходить до розвитку інфраструктури, що повністю забезпечує попит на авіаперевезення.

Розвиток елементів інфраструктури: 2020 р.:

- термінал А із пропускною спроможністю 10 млн пасажирів на рік;
- міжтермінальний перехід – пропускна спроможність 6,5 млн. пасажирів на рік;
- паливозаправний комплекс – проєктна потужність до 1 млн. тонн на рік;
- автоматизований вантажний комплекс із пропускною спроможністю 380 тис. тонн на рік;
- ШЗПС-3 – до 90 злітно-посадкових операцій на аеродромі (комплекс із трьох ЗПС);
- лаунж-зали в терміналі «А» та терміналі «D» – пропускна спроможність до 10 млн. пасажирів на рік;

3.2. Рекомендації щодо покращення функціонування міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)

Для визначення напрямів удосконалення стратегії аеропорту скористаємося таким методом стратегічного аналізу, як SWOT-аналіз.

При виконанні SWOT-аналізу одночасно зіставляються сильні та слабкі сторони підприємства та загрози та можливості для розвитку підприємства (таблиця 3.1).

Таблиця 3.1

SWOT-аналіз стратегії розвитку аеропорту «Жуляни» [33]

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> – Державна підтримка; – наявність генерального плану нового аеропорту та інвесторів; – удосконалений аеродром, можливість приймати сучасні типи ПС; – наявність системи самообслуговування пасажирів; – зростання доходів від неавіаційної діяльності; – відносно низький рівень тарифів на обслуговування рейсів; 	<ul style="list-style-type: none"> – тенденція до зниження основних показників; – нерозвиненість інфраструктури; – нерозвинена маршрутна мережа; – високий знос основних фондів; – недостатня взаємодія з іншими видами транспорту; – старіння технічних засобів; – відсутність ефективного менеджменту та системи управління персоналом; – невиконання термінів реалізації стратегічних цілей. – низький рівень сервісу, непривабливість для пасажирів; – низький рівень інформаційного забезпечення;
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> – зростання інвестиційної привабливості галузі; – зростання доходів населення; – підтримка галузі державою; – постійне зростання населення регіону; – вигідне географічне положення з точки зору транзиту; – встановлення як великого бізнесу столиці. 	<ul style="list-style-type: none"> – високий рівень конкуренції; – політичні ризики, у тому числі зниження рівня безпеки; – погіршення ринкової кон'юнктури; – зниження фінансування; – низька прибутковість галузі; – нерозвиненість ринку логістичних послуг.

Результатом виконання SWOT-аналізу мають стати рекомендації, здатні усунути або знизити вплив слабких сторін підприємства на його діяльність, збільшити кількість переваг аеропорту порівняно з його конкурентами, допомогти підприємству отримати максимальну вигоду від наявних можливостей, а також мінімізувати ризики від можливих загроз.

Для того, щоб підприємство могло вирішити більш глобальні проблеми, такі як нерозвиненість маршрутної мережі та інфраструктури, що потребують великих інвестицій та повної реорганізації діяльності аеропорту, необхідно підвищити репутацію аеропорту серед його клієнтів та інвесторів.

Зробивши це, аеропорт зробить великий крок у бік вирішення серйозних проблем, принагідно вирішуючи не менш важливі, але менш трудомісткі та капіталовитратні питання.

Спочатку розглянемо слабкі боки підприємства, які у таблиці 3.1. розташовані за принципом труднощі їх ліквідації.

Найбільш вирішуваною, на нашу думку, проблемою є низький рівень інформаційного забезпечення. Це створює величезний дискомфорт для пасажирів і провокує створення таких ситуацій, як регулярна поява пасажирів, пасажирів, що пропускають посадку, плутають термінали вильоту, і, як наслідок, все це веде до затримок рейсів.

Термінали повинні містити візуальну інформацію про кожен об'єкт інфраструктури аеропорту, мати напрямні знаки, якими пасажири зможуть орієнтуватися.

У терміналах мають бути встановлені нові екрани з великими розмірами екранів, збільшено їх кількість, інформація на них має бути легко доступною для читання. Аудіоінформація повинна надходити про кожен етап підготовки рейсу до вильоту, зокрема про початок та закінчення реєстрації, посадки, про затримки рейсів, про пасажирів, що спізнюються, про правила перевезення багажу та ручної поклажі, і повинна дублюватися в середньому кожні 10-15 хвилин.

За допомогою аудіоінформації аеропорт може отримувати і комерційну вигоду, рекламуючи підприємства, що розташовані на території аеропорту, але в тих обсягах, які не знижуватимуть рівень інформованості пасажирів про рейси.

Окремо варто торкнутися теми інформування про сервіси самообслуговування. Для пасажирів у аеропорту «Жуляни» сервіс самореєстрації є нововведенням, отже завданням співробітників є показати їм основні переваги та стимулювати їх використання.

Варто зазначити, що візуальна інформація про переваги використання самореєстрації повинна розташовуватись у великому форматі в центрі зали, в безпосередній близькості від кіосків. Ця інформація має дублюватися і диктором. Крім цього, на місці повинен бути присутнім консультант, який спеціалізується безпосередньо на роботі з кіосками, здатний координувати дії пасажирів, відповідати на питання, що виникають у них, а також розвантажувати черги, запрошуючи пасажирів зареєструватися самостійно, переважно тих, хто летить без багажу. Ці заходи здатні значно збільшити пропускну спроможність терміналів.

Ці заходи певною мірою зможуть вирішити і наступний недолік аеропорту, низький рівень сервісу та непривабливість для пасажирів.

Насамперед якість сервісу та послуг залежить від моделі поведінки персоналу. Насамперед персонал має бути доброзичливим та мати пріоритетну мету допомогти кожному пасажирові у його питаннях. Крім цього, персонал має бути компетентним. Для підвищення кваліфікації персоналу необхідно проводити регулярне навчання, у тому числі при прийомі на роботу та при кожному подальшому підвищенні. Якщо у працівників з'являється бажання здобути спеціалізовану освіту, її необхідно заохочувати. Підприємство може укласти договори з навчальними закладами, які готують авіаційний персонал, та надсилати працівників на навчання за цільовими програмами.

Від компетентності персоналу залежить час оформлення пасажирів та багажу на рейс, розмір черг, час обслуговування повітряного судна, своєчасний

виліт рейсу згідно з розкладом та безпека всіх людей, що знаходяться на території аеропорту.

Також персонал має усвідомлювати свою відповідальність, мати чіткий план своєї роботи та виконувати його, не порушуючи графіків. Перенесення рейсів з терміналу до терміналу, недотримання запланованого часу початку або закінчення реєстрації, відсутність працівників на стійках DropOFF та стійках обслуговування особливих категорій громадян мають бути виключені.

Для цього персонал повинен контролюватись керівництвом. Для розвантаження старшого агента з організації перевезень, який виконує контрольну та координуючу функцію у своєму підрозділі необхідно запровадити додаткову посаду, працівника, який стежитиме за якістю роботи працівників та вживатиме заходів щодо його підвищення.

На сервіс також впливає стан інфраструктури та влаштування терміналів. Більшість негативних відгуків пасажирів містить інформацію про нестачу місця для очікування рейсів, нестачу крісел. При цьому пасажирів бачать велику кількість комерційних площ і вважають, що керівництво аеропорту більше зацікавлене в отриманні прибутку, ніж у комфорті пасажирів. У зв'язку з цим необхідно розширити зони очікування за рахунок декількох комерційних зон. Цей захід трохи знизить доходи аеропорту, але значно покращить його репутацію в очах клієнтів.

Також аеропорт має більш вибірково підходити до вибору організацій, яким він надає майдани в оренду. На території аеропорту має бути вся продукція, яка може бути необхідна пасажирів в польоті. Це можуть бути пункти продажу літератури, квітів, сувенірної, аптечний кіоск, відділення стільникового зв'язку, в обов'язковому порядку аптечний пункт, банкомати, пункти харчування для клієнтів із різним рівнем доходу. У такому разі пасажирів відчуватимуть спокійно, комфортно та задоволено навіть при використанні наявного терміналу. Усі ці моменти мають бути враховані і під час проектування нового аеропорту.

Невиконання термінів реалізації стратегічних цілей негативно впливає на репутацію аеропорту серед його інвесторів та серед авіакомпаній, з якими він потенційно може співпрацювати.

Для вирішення цієї проблеми потрібно грамотно розподіляти всі наявні у підприємства ресурси, розставити пріоритети, розподілити завдання на короткострокові, середньострокові і довгострокові. При цьому увага керівництва має бути сконцентрована на поточному стані аеропорту, його недоліках та можливостях їх ліквідації.

Стан аеропорту повинен постійно перебувати в позитивній динаміці і покращуватися з кожним днем. Вирішення короткострокових завдань полегшить виконання довгострокових планів, що скоротить їх трудомісткість та терміни їх реалізації. Таким чином, інвестори спостерігатимуть за позитивними змінами у діяльності аеропорту та ставитимуться до майбутніх проектів з великою довірою та великими інвестиціями, а авіакомпанії у свою чергу будуть зацікавлені у співпраці.

Усі перелічені проблеми частково виходять із відсутності ефективного менеджменту та системи управління персоналу.

У керівництві аеропорту потрібна реорганізація, і, як говорилося вище, запровадження додаткового контролю. Необхідне впровадження системи управління якістю, грамотний розподіл працівників по підрозділах, визначення необхідної кількості працівників у зміні, їх поділ за посадами, рейсами. У посадових інструкціях мають бути чітко прописані обов'язки кожного працівника, правила їх виконання. Бажано запровадження обов'язкового навчання через певні проміжки часу. Позитивно позначиться запровадження системи заохочення співробітникам, якісно виконують свої роботи, їх мотивації.

Керівні органи підприємства мають бути зацікавлені над збільшення прибутку, а постійному зростанні основних показників. Це призведе і до покращення сервісу, і до розробки максимально вигідної для аеропорту та

авіакомпаній тарифної та маркетингової політики, і до покращення іміджу підприємства.

Перераховані вище заходи можуть реалізовуватися в короткі терміни, крім того, вони значно полегшать виконання більш витратних за ресурсами завдань.

Застаріння технічних засобів можна вирішити лише одним способом – їх заміною. Головне у цьому питанні – співпраця з надійними постачальниками для закупівлі нових пристроїв на максимально вигідних умовах. У плані вибору необхідно звернути увагу на найсучасніші кошти з іноземних і найбільших вітчизняних аеропортів, що використовуються для того, щоб вони були ефективними максимально довгий час. Пріоритетними для заміни повинні бути пристрої, що забезпечують безпеку підприємства, і лише потім пристрої, що полегшують роботу та підвищують виробничі показники аеропорту.

Недостатня взаємодія з іншими видами транспорту виявляється у важкодоступності пунктів пересадки для пасажирів. Аеропорт розташований на околиці міста Києва. Регулярні затори на дорогах міста значно збільшують час проїзду. Вирішенням цієї проблеми може бути зниження вартості служби таксі, що співпрацює з аеропортом, а також запровадження більшої кількості автобусних маршрутів.

У довгостроковій перспективі можливе запровадження спеціальних трансферів, що з'єднують аеропорт з пунктами пересадки на інші види транспорту максимально швидкого маршруту за фіксованою ціною.

Наступні слабкі сторони аеропорту можна нівелювати лише після усунення перерахованих вище проблем у довгостроковій перспективі. Високе зношування основних фондів передбачає залучення великої кількості інвестицій. Методи підвищення лояльності інвесторів було розглянуто у цьому главі. Поліпшення іміджу аеропорту разом із грамотно продуманим планом реалізації фінансових вкладень дасть можливість підприємству отримати необхідну підтримку та реалізувати необхідні нововведення.

Як уже зазначалося, найголовнішою проблемою аеропорту «Жуляни», на нашу думку, є нерозвинена маршрутна мережа. Ця проблема зупиняє розвиток аеропорту.

Для її вирішення необхідне залучення більшої кількості авіакомпаній та стимулювання їх на запровадження нових маршрутів.

Насамперед необхідно провести низку соціальних досліджень, щоб з'ясувати напрямки, попит на який є незадоволеним. Опитування можуть проводитись безпосередньо в аеропорту, на його сайті та інших інтернет-платформах.

Далі дані цих досліджень мають бути використані як основний інструмент залучення авіакомпаній до співпраці. Авіакомпанії повинні бути впевнені, що рейси матимуть достатнє комерційне завантаження для отримання прибутку.

Додатковими аргументами під час переговорів можуть стати вигідна тарифна політика, надання знижок авіакомпаніям із великою кількістю напрямків, вигідні слоти.

Як наслідок, аеропорт розширить свою маршрутну мережу та зможе позиціонувати себе як великий регіональний вузловий аеропорт та значно збільшити показники пасажиропотоку та вантажопотоку, а відповідно й прибуток.

Незважаючи на те, що ефективність аеропорту можна значно підвищити, вирішивши низку наявних питань, будівництво нового терміналу необхідне, оскільки зростання пасажиропотоку термінал обслужити не зможе.

Однак якщо показники почнуть впевнено зростати, це дасть додатковий стимул до якнайшвидшого будівництва сучасного, комфортного та задовольняючого всіх клієнтів аеропорту терміналу.

Можливості, перелічені у SWOT-аналізі, роблять аеропорт К «Жуляни» ще перспективнішим. Зростання чисельності населення, його доходів дає впевненість у постійному зростанні попиту на послуги, розвиток бізнесу в

регіоні стимулює розвиток бізнес перевезень, вигідне географічне положення дає відмінну можливість розвитку транзитних перевезень.

Однак і ризики, як і в будь-якій галузі, є. Високий рівень конкуренції існує між аеропортами округу, а й серед видів транспорту. Зокрема, високий відсоток пасажирів надає перевагу перевезенню залізничним транспортом через нижчу вартість. У зв'язку з цим, наголос необхідно робити більш дальні перевезення.

Зниження рівня безпеки, пов'язане з терактами, що почастишали, негативно позначається на репутації повітряного транспорту в цілому.

Через гучний розголос кожної авіаційної події, що відбувається у світі, багато людей панічно бояться літати. Для того, щоб заспокоїти пасажирів, необхідно надавати в аеропорту візуальну та аудіоінформацію зі статистичними даними, згідно з якими авіаційний транспорт є найбезпечнішим, дані про нововведення, прийняті в аеропорту для підвищення безпеки пасажирів, можливе введення окремої форми для співробітників САБ, оскільки пасажирів будуть помічати, що довкола перебуває велика кількість спеціально навчених співробітників і психологічно почуватися більш захищеними.

Такі зовнішні фактори, як стан ринку, динаміка фінансування галузі в цілому, розвиненість ринку логістичних послуг обов'язково потрібно враховувати при плануванні діяльності підприємства та бути готовими до їхньої зміни, проте повністю ліквідувати їхній вплив неможливо.

Загалом по SWOT-аналізу можна дійти невтішного висновку, що підприємству необхідно повністю аналізувати кожен внутрішній процес і гідно оцінити вплив кожного, навіть здається маловажливим, чинника. Адже в результаті виправлення невеликих помилок зменшується вплив більших, і віддача, від збільшення прибутку, не змусить себе чекати.

ВИСНОВКИ

Опрацювавши весь матеріал та зібравши всі дані, на закінчення можна сказати, що оцінку діяльності аеропорту загалом та його економічну ефективність неможливо зробити лише одним показником. Велика кількість ознак і властивостей комерційної та виробничо-господарської діяльності призводить до різноманітності показників. Саме тому, при аналізі аеропортової діяльності використовують цілу систему показників, які є тісно пов'язаними між собою та підходять комплексно до показу слабких та сильних сторін аеропорту.

В ході нашого дослідження, на початковому етапі розробки стратегії було визначено мету підприємства: поліпшення основних показників діяльності та максимізація прибутку. Наступним етапом було проведено SWOT-аналіз, під час якого було виявлено сильні та слабкі сторони діяльності міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни).

Проведений нами аналіз показав, що навіть маючи сприятливе географічне положення, позитивну демографічну динаміку, а також будучи провідним аеропортом для транзитних рейсів між країнами Заходу та Сходу, на даному етапі підприємство не реалізовує свій потенціал.

Ретельне ознайомлення з теоретичними основами формування стратегії дозволило визначити недоліки стратегічного планування підприємства та розробити заходи, здатні покращити ефективність його діяльності.

В результаті проведеного SWOT-аналізу було розроблено рекомендації щодо функціонування підприємства, визначено мету стратегічного планування, основні положення та пріоритетні для вирішення завдання. Підсумком цієї роботи стало зведення заходів та контрольних точок, у якому перераховані запропоновані заходи та спрогнозовані дати отримання позитивного ефекту.

В результаті реалізації цієї стратегії підприємству вдасться покращити свій імідж, залучити до співпраці нових клієнтів та інвесторів, а також покращити показники своєї діяльності.

Отже, можна дійти невтішного висновку, що необхідність реалізації стратегії зумовлена об'єктивними передумовами, а запропонована стратегія сприяє досягненню мети - підвищення конкурентоспроможності міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни).

За підсумками проведеного нами аналізу необхідно розробляти і надалі застосовувати координуючі, а не обмежувальні заходи, які мають бути зрозумілі всім учасникам процесу.

Впроваджені процедури та дії партнерів повинні виконуватись, аналізуватись та оцінюватись після кожного випадку настання несприятливих умов. Ціль заходів полягає в оцінці ефективності, а саме: як довго вдавалося підтримувати плановий рівень пасажирської пропускної спроможності аеропорту та як близько було значення часу «повернення до нормальної пропускної спроможності».

Задля запобігання виникненню збійних ситуацій або якнайшвидшої їх локалізації в період складних метеоумов в аеропорті має бути впроваджено нові інноваційні технології та ІТ-рішення, методики та сценарії управління виробничою діяльністю за всім видам збійних ситуацій.

Аналіз, упровадження рекомендацій щодо результатів роботи у складних метеоумовах, навчання персоналу забезпечують постійне вдосконалення процесів управління виробничою діяльністю за умов збійних ситуацій.

Робота оперативного штабу з використанням наявного інструментарію, методик та технологій дозволяє у найкоротші терміни усунути розвиток збійної ситуації та забезпечити якісне обслуговування пасажирів

Система спільного прийняття рішень в аеропорту (A-CDM) – це інструмент для спільного управління процесами відповідно до узгоджених процедур для підвищення ефективності роботи всіх партнерів у будь-яких ситуаціях.

Результати проведених досліджень дозволяють стверджувати, що для створення неповторного індивідуального вигляду аеропорту адміністрація авіапідприємства має розробляти власну стратегію розвитку неавіаційного

бізнесу, розширення видів неавіаційної діяльності та залучення нових клієнтів та інвесторів з даної сфери..

При цьому керівництву аеропорту необхідно збалансувати структуру та асортимент послуг із неавіаційної діяльності з урахуванням мінімізації виробничих витрат, з одного боку, та забезпечення задоволеності пасажирів пропонованим асортиментом товарів та послуг, з іншого боку. Запропоновані у роботі рекомендації щодо формування раціональної структури послуг авіапідприємства з неавіаційної діяльності та вдосконалення його асортиментної політики дозволить забезпечити якість та оптимальність прийнятих керівництвом рішень у сфері розвитку неавіаційної діяльності міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни).

РЕЗЮМЕ

Метою кваліфікаційної роботи на тему «Аналіз функціонування міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)» є аналіз особливостей удосконалення функціонування міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни). У ході роботи було поставлено наступні завдання: охарактеризувати формування концепцій про розвиток та функціонування транспортних систем; розглянути наукові положення про функціонування авіатранспортних систем; описати діяльність міжнародних аеропортів як складову авіатранспортної системи; надати загальну характеристику міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни); проаналізувати фінансово-господарські показники діяльності міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни); розглянути стратегії розвитку міжнародних аеропортів; надати рекомендації щодо покращення функціонування міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни).

Об'єктом дослідження є функціонування міжнародних аеропортів у туризмі, предметом – функціонування міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни). У дослідженні були використані такі методи: бібліографічний метод, методи аналізу та прогнозування асортименту підприємства. Результати дослідження показали, що на даному етапі підприємство не реалізовує свій потенціал, що формується за рахунок вигідного географічного положення та позитивної демографічної динаміки, а ретельне ознайомлення з теоретичними основами формування стратегії дозволило визначити недоліки стратегічного планування підприємства та розробити заходи, здатні покращити ефективність його діяльності.

Ключові слова: аеропорт, стратегії розвитку, повітряний транспорт, повітряне судно, міжнародний туризм.

RESUME

The aim of the master's qualification paper on the topic "Analysis of the functioning of the Kyiv International Airport (Zhuliany)" is to analyze the features of improving the functioning of the Kyiv International Airport (Zhuliany). In the course of the work, the following tasks were set: to characterize the formation of concepts on the development and functioning of transport systems; to consider scientific provisions on the functioning of air transport systems; to describe the activities of international airports as a component of the air transport system; to provide a general description of the Kyiv International Airport (Zhuliany); to analyze the financial and economic performance indicators of the Kyiv International Airport (Zhuliany); to consider strategies for the development of international airports; to provide recommendations on improving the functioning of the Kyiv International Airport (Zhuliany).

The object of the study is the functioning of international airports in tourism, the subject is the functioning of the Kyiv International Airport (Zhuliany). The following methods were used in the research: bibliographic method, methods of analyzing and forecasting the company's product range. The results of the study showed that at this stage the company does not realize its potential, which is formed due to a favorable geographical location and positive demographic dynamics, and careful familiarization with the theoretical foundations of strategy formation allowed us to identify the shortcomings of strategic planning of the enterprise and develop measures that can improve the efficiency of its activities.

Keywords: airport, development strategies, air transport, aircraft, International tourism..

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авіаційний портал. Схема заходження на посадку. Аеропорт «Київ» : веб-сайт. URL: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2017/04/Dodatok-IVuznachennya.pdf> (дата звернення: 15.07.2022).
2. Акімова Т. А. Проблеми та перспективи інвестицій в аеропорти України в період кризи.. URL: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/pspe/2019_2/akimova_209.htm (дата звернення: 15.07.2022).
3. Алексієв В. О. Концепція інформаційного розвитку транспортних систем: дис ... д-ра техн. наук: 05.22.01 / Алексієв Володимир Олегович. Х., 2009. 342 с.
4. Альошинський Є. С. Основи формування процесу міжнародних вантажних залізничних перевезень: дис. ... д-ра техн. наук: 05.22.01 / Альошинський Євген Семенович. Х., 2009. 454 с.
5. Андрієнко А. Перспективи впровадження концепції «розумне місто» крізь призму світового досвіду. Інноваційні інструменти забезпечення інвестиційного та інфраструктурного розвитку територій та громад. 2022. URL: <https://doi.org/10.36074/iizitirttg-pvkrmkpsd> (дата звернення: 09.11.2022).
6. Аулін, В. В., Голуб, Д. В. Методичні аспекти кількісної, якісної та часової оцінки параметрів надійності функціонування транспортних систем. Вісник ЖДТУ. Серія "Технічні науки", 2008. 10 с. URL: [https://doi.org/10.26642/tn-2018-2\(82\)-3-10](https://doi.org/10.26642/tn-2018-2(82)-3-10) (дата звернення 14.09.2022).
7. Борисюк О. А. Аеропорт як елемент регіональної авіатранспортної системи. Географія та туризм. 2011. Вип. 14. С. 217–223.
8. Вівчарик Л. Б. Стратегії розвитку міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни). Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Актуальні проблеми теорії і практики бухгалтерського обліку, аналізу, контролю й оподаткування в Україні: сучасний стан, тенденції та перспективи розвитку» листопад 2022 року. Кам'янець-Подільський: Видавничий центр ПДУ, 2022. С 68-70.^[1]_{SEP}

9. Голюк В. І., Стародуб І. С. Сучасний стан та перспективи розвитку авіатранспортної логістики, бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи. Київ : КПІ ім. Ігоря Сікорського, Вид-во «Політехніка», 2020. – С. 223-22
10. Горбачова О. М., Турова Л. Л., Смілянець В. В. Механізм фінансового управління бізнес-процесами сталого розвитку аеропортових комплексів. *Economics, management and administration in the coordinates of sustainable development*. 2021. URL: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-157-2-16> (дата звернення: 09.11.2022).
11. Данько М. І. Наукові основи ресурсозберігаючих технологій при організації вантажних залізничних перевезень: дис. ... д-ра техн. наук: 05.22.01/ Данько Микола Іванович. Х., 2005. 357 с.
12. Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2020 року. – Електронний ресурс: <http://www.wing.com.ua/content/view/3863/55>.
13. Довгань Л.Є. Стратегічне управління. Навчальний посібник : веб-сайт. URL: <https://economics.opu.ua/files/archive/2016/No2/41.pdf> (дата звернення: 17.07.2022).
14. Дорошенко В. І. Основні показники та індикатори функціонування пасажирської автотранспортної системи. *Вісник Київського університету. Сер. Географія*. Київ, 2005. Вип.51. С. 35–36.
15. Забара С. Є. Сучасні шляхи охорони та відновлення територій, які зазнали впливу авіаційної техніки : Thesis. 2021. URL: <https://er.nau.edu.ua/handle/NAU/50595> (дата звернення: 09.11.2022).
16. Запорожець В. І. Аеропорт: організація, технологія, безпека. Дніпро, 2002. 168 с.
17. Запорожець О. І., Коновалова О.В. Визначення алгоритмів обґрунтування пропускної здатності аеропорту з обмеженнями по авіаційному шуму. *Вісник НАУ*. 2005. Вип. 1. С. 148-152.
18. Захарченко П. В. Шляхи фінансування транспортної галузі на прикладі інфраструктурних об'єктів аеропортів / П. В. Захарченко, А.О.

Сосновський, О.М. Гавриш, О.Є. Пастушенко, К.С. Обрізан // Європейський вектор економічного розвитку. 2017. № 2 (9) –143 с.

19. Ільєнко О. В. Організація управління партнерськими відносинами підприємств в логістичних ланцюгах авіаційних перевезень [Текст]: дис. ... кандидата економ. наук: 08.0.04 / Ільєнко Оксана Вікторівна. Київ., 2008. 198 с.

20. Касім М. Б. Розвиток структури сучасних аеропортів. Сучасні проблеми архітектури та містобудування : науково-технічний збірник. Київ, 2018. Вип. 52. С. 328–337.

21. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року : веб-сайт. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR080506.html (дата звернення: 17.07.2022).

22. Латишева, О. В. Визначення негативного впливу діяльності аеропорту на довкілля та розробка заходів для його зниження [Текст] / Олена Володимирівна Латишева // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: В. А. Дерій (голов. ред.) та ін. : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», Тернопіль. 2014. – Том 15. – № 3. – С. 57-63. – ISSN 1993-0259.

23. Кулик В. А. Стратегічний контролінг інноваційного розвитку авіапідприємства / В. А. Кулик, В. І. Попов. Київ: НАУ, 2010. С. 164

24. Кучай О. В. Інформаційні засади розвитку сучасного бізнесу: питання методології. Критерії міжнародної конкурентоспроможності в сучасній соціально-економічній моделі: Наук. конф. (Київ, 16 січня 2008 р., НДІ Міжнародних відносин НАУ). Київ: НАУ, 2008. С. 38 – 40

25. Лелюх О. В. Аеротрополіс – місто аеропорт : Thesis. 2021. URL: <https://er.nau.edu.ua/handle/NAU/51088> (дата звернення: 09.11.2022).

26. Лобашов О. О. Теоретичні основи формування транспортних потоків в найзначніших містах [Текст]: дис. ... доктора техн. наук : 05.22.01/ Лобашов Олексій Олегович. Х., 2011. 319 с.

27. Майнулович Ю.М. Дослідження сутності та трактування поняття конкурентоспроможності підприємства. Маркетинг і менеджмент інновацій. 2013. Вип. 4. С. 274-280 : веб-сайт. URL: https://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2013_4_274_282.pdf (дата звернення: 15.07.2022).

28. Марінцева К.В. Актуальні напрямки наукових досліджень авіатранспортних систем /К. В. Марінцева// XXVIII МНПК «Перспективные направления отечественной науки» : веб-сайт. URL: <http://nauka.zinet.info/28/Marintseva.php> (дата звернення: 16.09.2022).

29. Марінцева К.В. Багаторівнева ієрархія процесу прийняття рішень суб'єктами авіаційної діяльності /К. В. Марінцева// Проблеми транспорту: зб. наук. праць. К.: НТУ, 2015. Вип. 10. С. 295-304.

30. Національна стратегія збільшення прямих іноземних інвестицій в Україну : веб-сайт. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/wp-content/uploads/2021/08/FDI-Strategy-Section-2-Transport-Infrastructure-UKR.pdf> (дата звернення: 15.08.2022).

31. Никифорук О. І. Становлення і функціонування транспортнологістичної інфраструктури в Україні: дис. ... канд. екон. наук: 08.10.01 / НАН України. Київ., 2005. 224 с.

32. Орловська, Ю. (2018). Імплементация світового досвіду інноваційного розвитку міжнародних аеропортів в аеропортовий сектор України. Економічний простір, (131), 22-40 : веб-сайт. URL: <http://www.prostir.pdaba.dp.ua/index.php/journal/article/view/203> (дата звернення: 15.07.2022).

33. Офіційний інтернет-сайт Аеропорт "Київ"(Жуляни) : веб-сайт. URL: <http://www.airport.kiev.ua> (дата звернення: 15.07.2022).

34. Офіційний сайт «Новини авіації» : веб-сайт. URL: <http://www.avianews.com> (дата звернення: 30.07.2022).

35. Офіційний сайт Державного комітету статистики України : веб-сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 30.07.2022).

36. Офіційний сайт Міністерства транспорту та зв'язку України : веб-сайт. URL: <http://www.avia.gov.ua> (дата звернення: 15.07.2022).
37. Офіційний сайт Міністерства транспорту та зв'язку України Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2021 рік : веб-сайт. URL: <http://airflai.at.ua> (дата звернення: 14.07.2022).
38. Офіційний сайт Міністерство транспорту та зв'язку України, Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2021 рік : веб-сайт. URL: <http://www.ukraviatrans.gov.ua/> (дата звернення: 19.07.2022).
39. Офіційний сайт інформаційного центру «Україна -2022» : веб-сайт. URL: <http://www.ukraine2022.gov.ua> (дата звернення: 21.07.2022).
40. Передерій Н. В., Гребенніков В. М. Міжнародний аеропорт «київ» (жуляни): історія і розвиток : Thesis. 2015. URL: <http://er.nau.edu.ua/handle/NAU/17014> (дата звернення: 09.11.2022).
41. Поліщук К. А. Методи підвищення ефективності системи організації повітряного руху [Текст]: дис. ... канд. техн. наук : 05.22.01/ Поліщук Кирило Ананійович. К., 2004. 176 с.
42. Полторацька О. Т. Інституціональна взаємодія аеропортів України з міжнародними авіаційними організаціями / «Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці» Київ, 2018.
43. Правила сертифікації постачальників послуг з наземного обслуговування та умови доступу на ринок наземного обслуговування в аеропортах від 26.02.2016 : веб-сайт. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/NT2234.html (дата звернення: 15.07.2022).
44. Садловська І. П. Формування стратегії економічного розвитку авіатранспортних підприємств [Текст]: дис. ... канд. екон. наук: 08.07.04/ Садловська Ірина Петрівна. К., 2004. С. 145–157.
45. Сич Є. М. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку: Монографія / Є. М. Сич, В. П. Ільчук. К. : Логос, 2006. 264 с.

46. Сич Є. М. Ільчук В. П. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту / Сич Є. М. Ільчук В. П. К. : Логос, 2011. 256 с.
47. Статистика міжнародного аеропорту «Київ». 2021 рік. 11 / 01 / 2022.
48. Статистичні дані в галузі авіатранспорту : веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html> (дата звернення: 14.07.2022).
49. Столярський О. В. Правове регулювання міжнародних перевезень. - К.: Знання, 2012 . 318 с.
50. Троценко А. М. Аеропорти України. 2011. С. 382.
51. Урсул Л. І. Аеропорти України як суб'єкти інвестування // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. 2018. №2. С. 101-104.
52. Філіппова С.В., Черкасова С.О. Моніторинг та інструментарій оцінювання управлінських компетенцій персоналу в контексті забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств. Економіка розвитку, вип. 1. 2013 : веб-сайт. URL: <https://economics.opu.ua/files/archive/2016/No2/41.pdf> (дата звернення: 16.09.2022).
53. Чупайленко О.А. Транспортно-логістичні кластери як механізм підвищення ефективності міжнародних транспортних перевезень / О.А. Чупайленко // Проблеми транспорту : зб. наук. праць. К. : НТУ, 2014. Вип. 10. С. 261–266.
54. Шульга А. О. Теоретико-правові аспекти правового регулювання аеродромів та аеропортів в Україні : Thesis. 2013. URL: <http://er.nau.edu.ua/handle/NAU/13009> (дата звернення: 09.11.2022).
55. Яренко А.В. Обґрунтування методів оцінки привабливості зовнішніх ринків у міжнародному маркетингу. «Економічні науки». Вісник КНУТД. 2015. № 2. С. 90-98. : веб-сайт. URL: <https://knutd.edu.ua/publications/pdf/Visnyk/2015-2/90-98.pdf> (дата звернення: 15.07.2022).
56. Abdillahi A. M. Airport- terminal building. Thesis of Bachelor Degree in Architecture. Admas university . Hargeisa. 2015. P.81-89

57. Aviation crisis at BBC news : веб-сайт. URL: <https://www.bbc.com/news/topics/c4e8zkykmg4t/aviation-safety> (дата звернення: 19.08.2022).

58. Airport Planning and Terminal Design. Strategic Airport Management Programme, ICAO, 2007. 28 p.

59. Arvis J.-F. The Air Connectivity Index: Measuring Integration in the Global Air Transport Network. Policy Research Working Paper 5722 / J.-F. Arvis, B. Shepherd. – The World Bank: Poverty Reduction and Economic Management Network International Trade Department, 2011. 63 p.

60. Future Of Air Travel - Sustainable Flying : веб-сайт. URL: <https://www.globalchange.com/future-of-aviation-industry-radical-change.htm> (дата звернення: 15.07.2022).

61. Kolomskiy Richard. Air-port XXI: infrastructure, organization, economy, marketing. New Orlean. Association of free ferrymen, 2017. 412 p.

ДОДАТОК А

Бухгалтерська звітність за 2019-2020 рр.

Бухгалтерський баланс (Звіт про фінансовий стан). Активи [33]

Назва показника	Код	2020	2019
Нематеріальні активи	1000	1495048	1588128
первісна вартість	1001	1495560	1588527
накопичена амортизація	1002	512	399
Основні засоби	1010	351860	363812
первісна вартість	1011	731607	717530
знос	1012	379747	353718
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	2490	2506
Інші необоротні активи	1090	212	13454
I.Всього необоротних активів	1095	1849610	1967900
Запаси	1100	16899	15191
Виробничі запаси	1101	11566	15191
Незавершене виробництво	1102	5333	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	24908	44599
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	1290	2576
з бюджетом	1135	8240	12690
у тому числі з податку на прибуток	1136	211	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	965	355
Гроші та їх еквіваленти	1165	35212	20298
Готівка	1166	0	1
Рахунки в банках	1167	35212	20297
Витрати майбутніх періодів	1170	268	357
Інші оборотні активи	1190	1763	692
II.Всього оборотних активів	1195	89545	96758
БАЛАНС	1300	1939155	2064658

Продовження Додатка А
Бухгалтерський баланс (Звіт про фінансовий стан). Пасиви [33]

Назва показника	Код	2020	2019
Зареєстрований (пайовий капітал)	1400	24444	24444
Капітал у дооцінках	1405	0	1587848
Додатковий капітал	1410	1732685	237800
Резервний капітал	1415	27422	27422
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-32190	0
I.Всього власного капіталу	1495	1752361	1877514
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	1015	828
Цільове фінансування	1525	157758	0
II.Всього довгострокових зобов'язань і забезпечень	1595	158773	828
товари, роботи, послуги	1615	1456	1157
розрахунками з бюджетом	1620	2115	2502
у тому числі з податку на прибуток	1621	0	164
розрахунками зі страхування	1625	370	669
розрахунками з оплати праці	1630	1845	2863
за одержаними авансами	1635	8407	2186
Поточні забезпечення	1660	7794	8414
Доходи майбутніх періодів	1665	5167	167994
Інші поточні зобов'язання	1690	867	531
III.Всього поточних зобов'язань і забезпечень	1695	28021	186316
БАЛАНС	1900	1939155	2064658

ДОДАТОК Б

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) [33]

Назва показника	Код	2020	2019
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	85995	184257
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	99191	136552
Валовий прибуток	2090	0	47695
Валовий збиток	2095	13196	0
Інші операційні доходи	2' 20	44107	63035
Адміністративні витрати	2' 30	36373	46994
Інші операційні витрати	2' 80	34309	51759
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2' 90	0	11973
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2' 95	39771	0
Інші фінансові доходи	2220	2691	5386
Інші доходи	2240	5077	5188
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	0	22552
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	32003	0
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	187	4517
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	0	18035
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	32190	0
Назва показника	Код	2020	2019
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	-32190	18035