

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
Донецький національний університет економіки і торгівлі  
імені Михайла Туган-Барановського  
Навчально-науковий інститут управління та адміністрування

Кафедра маркетингу, менеджменту та публічного адміністрування

ДОПУСКАЮ ДО ЗАХИСТУ  
Завідувач кафедри маркетингу,  
менеджменту та публічного  
адміністрування

\_\_\_\_\_ Приймак Н.С.  
(підпис)

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 р.

**ДИПЛОМНА РОБОТА**

на здобуття ступеня вищої освіти «Бакалавр»  
з напрямку підготовки 6.030601 «Менеджмент»

на тему: «Організація авіаційних пасажирських перевезень»

Виконав: студентка групи ЛОГ-14  
Кривич Ліна Іванівна

\_\_\_\_\_  
(підпис)

Керівник: доцент кафедри маркетингу, менеджменту  
та публічного адміністрування  
к.е.н., доц. Іванова Н.С.

\_\_\_\_\_  
(підпис)

Рецензент: начальник зміни ТОВ «ІНТЕРАВІА»  
Рудь О.В.

\_\_\_\_\_  
(підпис)

Засвідчую, що у дипломній роботі  
немає запозичень з праць інших  
авторів без відповідних посилань  
Студент \_\_\_\_\_  
(підпис)

Кривий Ріг  
2018

## РЕФЕРАТ

Загальна кількість в роботі:

Сторінок 77,            рисунків 12,            таблиць 23,            додатків 2,  
використаних джерел 61

Об'єкт дослідження: авіаційні перевезення пасажирів на  
ТОВ «ІНТЕРАВІА».

Предмет дослідження: теоретичні та практичні аспекти організації  
авіаційних перевезень пасажирів

Мета дослідження: визначення шляхів удосконалення організації  
авіаційних перевезень пасажирів ТОВ «ІНТЕРАВІА».

Методи дослідження: методи порівняння, метод експертних оцінок, методи  
SWOT-аналізу, матриця функціональних профілів.

Основні результати дослідження: проведено діагностику стратегічного процесу  
організації перевезень пасажирів повітряним транспортом; результати SWOT-аналізу дозволили  
визначити доцільність реалізації стратегії інтенсивного зростання; результати аналізу профілів  
ТОВ «ІНТЕРАВІА» та конкурентів дозволили визначити рекомендовані стратегії для підприємства  
ТОВ «ІНТЕРАВІА».

Ключові слова: механізм перевезень пасажирів повітряним  
транспортом, внутрішнє середовище,  
макросередовище, діагностика повітряних перевезень  
повітряним транспортом

## ЗМІСТ

ВСТУП .....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ .....	8
1.1 Поняття організації перевезень пасажирів повітряним транспортом .....	8
1.2 Механізми організації авіаперевезень .....	11
1.3 Методи дослідження організації авіаперевезень .....	15
РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ТОВ «ІНТЕРАВІА».....	22
2.1 Аналіз середовища ТОВ «ІНТЕРАВІА».....	22
2.2 Оцінка організації авіаперевезень на підприємстві.....	34
2.3 Ефективність організації авіаперевезень на ТОВ «ІНТЕРАВІА».....	44
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ТОВ «ІНТЕРАВІА» .....	53
3.1 Напрями удосконалення авіаперевезень на ТОВ «ІНТЕРАВІА» .....	53
3.2 Ефективність запропонованих заходів після удосконалення механізму авіаперевезень на ТОВ «ІНТЕРАВІА» .....	57
ВИСНОВКИ.....	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	71
ДОДАТКИ.....	78

## ВСТУП

Повітряний транспорт з-поміж інших видів транспорту забезпечує найшвидше переміщення за умов необхідності. У XIX столітті, коли величезні масиви інформації обробляються за секунди з допомогою програмного забезпечення, управлінські рішення приймаються за години та не вистачає часу на сон, витрати доби на дорогу коштують занадто «дорого». Для України як країни, в якій користування повітряним транспортом є не зовсім доступним з огляду на вартість перевезень, досить актуальним є дослідження проблематики галузі.

Актуальність дослідження ефективності перевезення пасажирів повітряним транспортом зумовлена запровадженням безвізового режиму, неухильного розвитку туристичних відносин, популяризацією українських міст серед світової спільноти. Для українських компаній пошук ефективних стратегічних рішень має бути здійснено у вхідному та вихідному потоках.

Окрім того, значна частина населення у зв'язку зі змінами у контексті візового питання, прагнуть подорожувати авіатранспортом. Для українського уряду постали нові виклики з необхідністю приведення українського законодавства до світових стандартів. Завдання розвитку авіатранспортних систем визначено у Транспортній стратегії України на період до 2020 року.

Практичні аспекти розвитку авіатранспортної системи України попередньо вимагають здійснення наукових досліджень.

Вивченням проблематики ефективного функціонування окремих авіапідприємств займалися такі вчені як С. Батмух, М. Дмитрієв, Є. Зайцев, О. Конікова, І. Козлюк, О. Петрашевський, К. Поліщук, Л. Филімонюк. Останні досліджують та пропонують методи та інструменти забезпечення функціонування окремих підприємств. Разом з тим питання функціонування авіатранспортної системи України, зокрема організація авіаційних перевезень пасажирів не є дослідженою повною мірою.

Метою дипломної роботи є визначення шляхів удосконалення організації авіаційних перевезень пасажирів ТОВ «ІНТЕРАВІА».

Поставлена мета зумовила необхідність вирішення наступних завдань:

- вивчити процес організації перевезень пасажирів повітряним транспортом;
- розглянути механізм організації авіаперевезень пасажирів;
- дослідити методологію дослідження організації авіаперевезень пасажирів.
- проаналізувати середовище діяльності ТОВ «ІНТЕРАВІА»;
- оцінити організацію авіаперевезень пасажирів на підприємстві ТОВ «ІНТЕРАВІА»;
- проаналізувати ефективність організації авіаперевезень пасажирів на ТОВ «ІНТЕРАВІА»;
- сформулювати напрями удосконалення авіаперевезень пасажирів на ТОВ «ІНТЕРАВІА»;
- оцінити ефективність запропонованих заходів після удосконалення механізму авіаперевезень пасажирів на ТОВ «ІНТЕРАВІА».

Об'єктом вивчення в дипломній роботі є авіаційні перевезення пасажирів на ТОВ «ІНТЕРАВІА».

Предметом дипломної роботи є теоретичні та практичні аспекти організації авіаційних перевезень пасажирів.

У роботі використано як загальнонаукові методи теоретичного узагальнення (методи діалектичної й формальної логіки) для дослідження концептуальних положень механізму авіаційних перевезень пасажирів, так і специфічні методи економічного дослідження (економіко-статистичні, економіко-математичні) методи збору та обробки інформації для дослідження ефективності авіаційних перевезень пасажирів на ТОВ «ІНТЕРАВІА».

Інформаційна база роботи. Інформаційною основою дослідження є законодавчі та нормативні акти України, статистичні матеріали органів державної влади України, підручники вітчизняних та зарубіжних авторів,

наукові статті, матеріали періодичного друку, інформація з Інтернету та річні звіти ТОВ «ІНТЕРАВІА» за 2013-2017 р.р.

Практичне значення проведеного дипломного дослідження надає можливість ТОВ «ІНТЕРАВІА» запровадити рекомендації на практиці. Запровадження заходів з підвищення рентабельності та ефективності діяльності у короткостроковій перспективі дозволить підприємству підвищити конкурентоспроможність.

Дипломна робота містить 77 сторінок, 12 рисунків, 23 таблиці, 2 додатки, 61 використане джерело.

# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ

### 1.1 Поняття організації перевезень пасажирів повітряним транспортом

Поняття «пасажир» та «повітряне перевезення» визначено у Повітряному кодексі України у основних визначеннях та поняттях. Зокрема, законодавець визначає «пасажиром як фізичну особу, яка перевозиться повітряним судном за згодою перевізника відповідно до договору перевезення, крім членів екіпажу та додаткових спеціалістів на борту повітряного судна, працівників експлуатанта повітряного судна, уповноваженого представника відповідного національного органу регулювання та осіб, які супроводжують вантаж» [2]. Повітряний кодекс визначає під повітряним перевезенням перевезення пасажирів, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення.

Відповідно до частини 1 статті 910 Цивільного кодексу України «одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажиром) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за перевезення багажу» [12].

З огляду на вище наведене визначення Цивільного кодексу, можна стверджувати, що фактично у відносинах повітряних перевезень беруть участь 3 суб'єкти, зокрема:

- перевізник;
- пасажир;
- посередник – організація, що забезпечує наземне обслуговування польотів.

Для розуміння механізму організації авіаційних пасажирських перевезень слід ознайомитися з функціонуванням авіаційної транспортної системи.

Якщо говорити про концептуальне відображення авіаційної транспортної системи, то її можна зобразити алгебраїчним рівнянням:

$$TS = \langle \{D, N, A\}, R(L, F, I) \rangle, \quad (1.1)$$

де TS – транспортна система;

D – попит;

N – вузли;

A – мережі;

R – множина зв'язків (щільність);

L – простір;

F – пасажиропотоки;

I – інфраструктура для обслуговування пасажирів та їх вантажу [8].

Таким чином систему повітряного сполучення для обслуговування пасажирів можна визначати як множину зв'язків між попитом, мережами та транспортними вузлами, яка визначається місцями розміщення попиту у повітряному просторі, потоками пасажирів, а також інфраструктурою для обслуговування пасажирів та обробки їх вантажу.

Організація перевезень пасажирів в рамках повітряного простору України регулюється Повітряним кодексом, а також іншими міжнародними нормативними актами, відповідальність за реалізацію яких взято на себе Україною.

Так, у статті 2 Повітряного кодексу України детально врегульовано питання авіаційних перевезень та зазначено наступне: «Україні належить повний і виключний суверенітет щодо засад функціонування повітряного простору України. Окрім того, статтею 4 закріплено, що Україна несе повну відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, що взяла на себе шляхом підписання цілої низки міжнародних конвенцій» [2].



Держава активно впливає на авіаційну галузь та використання повітряного простору України. Цей вплив виражається у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначення умов діяльності у галузі авіації, створення безпечних умов авіаперевезень, проведенні контролю за такою діяльністю. У державі виділяють державну та цивільну авіацію, що виконують поставлені перед ними цілі. Звичайно, міжнародні перевезення виконує, як правило, цивільна авіація, а тому, обмежено межі дослідження розглядом питань регулювання діяльності цивільних перевізників.

Загально прийнятою є наступна класифікація видів польотів:

- польоти у межах України;
- польоти з/до України;
- польоти поза межами України;
- випробувальні польоти.

Статтею 46 Повітряного кодексу України врегульовано питання щодо регулювання міжнародних польотів – міжнародні польоти у повітряному просторі України виконуються на підставі відповідних міжнародних договорів України та авіаційних правил України.

Із урахуванням даних положень Повітряного кодексу можна виокремити наступну класифікацію авіаційних перевезень:

- авіаперевезення у межах України;
- авіаперевезення з/до України;
- авіаперевезення поза межами України.

«Україна як держава, що приєдналася до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, що випливають із цієї Конвенції, та за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України.

Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації

та використання повітряного простору України, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення» [4].

Статтею 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» визначено, що «державна авіаційна служба України здійснює ліцензування виду господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом»[8].

В Україні авіація поділяється на цивільну та державну авіацію. Цивільна авіація задовольняє потреби держави і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах та виконанні польотів у приватних цілях і поділяється на комерційну авіацію та авіацію загального призначення. Державна авіація використовує повітряні судна з метою забезпечення національної безпеки і оборони держави та захисту населення, які покладаються на Збройні Сили України, інші військові формування, утворені відповідно до законів України, органи Національної поліції, спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань цивільного захисту, органи охорони державного кордону України, органи доходів і зборів.

Отже, поняття перевезення пасажирів повітряним транспортом містить Повітряний кодекс України та визначає як перевезення, що реалізується за договором. Поняття договору перевезення пасажирів містить Цивільний кодекс України. З аналізу поняття договору пасажирського перевезення можна зробити висновки про суб'єктів договору повітряного перевезення. З огляду на напрями перевезень, що зазначені у Повітряному визначають види пасажирських перевезень повітряним транспортом.

## **1.2 Механізми організації авіаперевезень пасажирів**

Механізм організації перевезень пасажирів повітряним транспортом може бути реалізовано завдяки вже існуючій транспортній інфраструктурі.

Є.М. Зайцев у своїх дослідженнях запропонував визначити структуру авіаційної системи, яка складається з наступних підсистем:

- перевезення пасажирів, вантажів, пошти, елементами даної підсистеми є вузли, рух комунікаціями, перевезення повітряною трасою, рух комунікаціями аеропорту;

- підготовка до перевезення учасників процесу з елементами підготовки транспортного вузла, транспортного підприємства, що обслуговує політ, комунікації аеропорту та системами, що приймають пасажирів;

- підтримки життєздатності або готовності транспортної системи, так зване ресурсозабезпечення, що включає елементи підтримки транспортного вузла, комунікацій.

Схематичне зображення системи повітряного сполучення слід зображати у сукупності та взаємодії вищезазначених елементів (рис. 1.1).

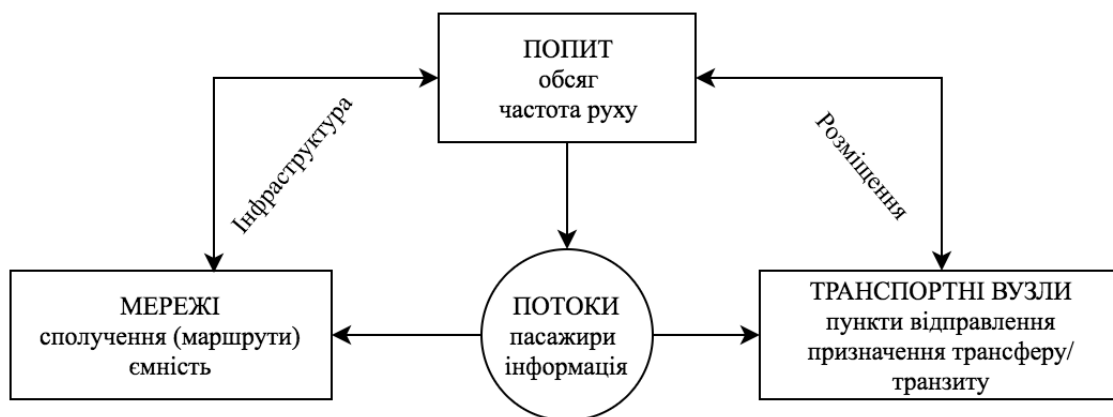


Рисунок 1.1 – Графічне зображення транспортної системи авіаційних перевезень пасажирів

Джерело: складено автором

Будь-який механізм управління процесом складає взаємопов'язану систему елементів організаційного, економічного, правового та мотиваційного характеру. Організаційний механізм передбачає дослідження суб'єктів, об'єктів, їх цілей, завдань, методів управління та оцінку ефективності їх функціонування. З урахуванням попереднього теоретичного дослідження

повітряних перевезень пасажирів представимо механізм організації процесу (рис. 1.2).

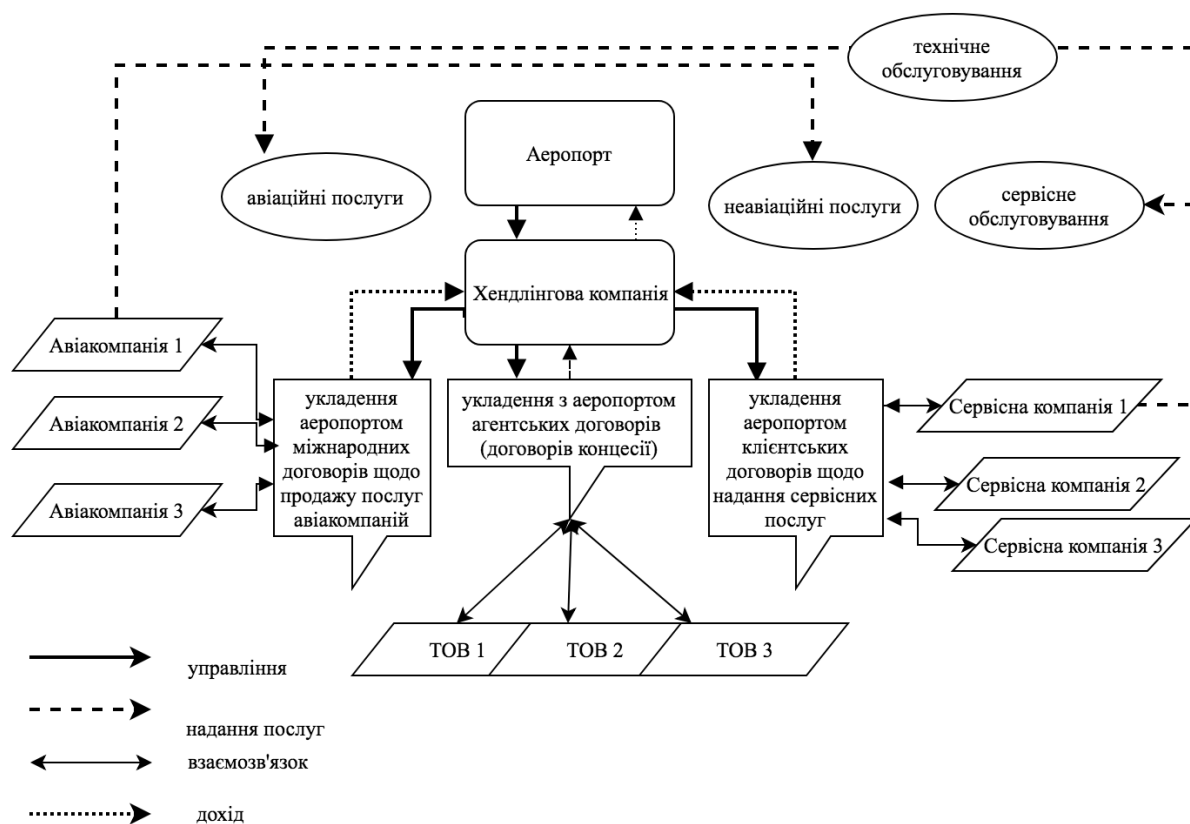


Рисунок 1.2 – Схема реалізації механізму взаємодії суб'єктів перевезення повітряним транспортом

Джерело: складено автором

Деталізуємо роботу особливості функціонування хендлінгових компаній у механізмі повітряних перевезень. На сьогодні ключовим моментом у контексті реалізації наземного обслуговування та перевезення пасажирів авіаційним транспортом та забезпечення високого рівня безпеки польотів. Організація та технологія високого рівня наземного обслуговування до повітряних технологій, прийнятих у світовій авіації. Типовою є ситуація, коли аеропорт обслуговує багато авіакомпаній, які працюють на значній відстані від власних технологічних баз. Тому наземне обслуговування літаків авіакомпаній здійснюють інші, так звані обслуговуючі компанії. У зв'язку з тим, що в світі

існує багато авіакомпаній, виникла необхідність узгодити в світовій цивільній авіації правила й процедури наземного обслуговування, а також розробити стандартні форми відповідних угод. «Уперше це було здійснено 1967 р. ІАТА (Міжнародна авіатранспортна асоціація) у вигляді стандартної угоди наземного обслуговування (SGHA), яку включили до Керівництва ІАТА з наземного обслуговування в аеропортах (АНМ)» [61].

Організація наземного обслуговування – невід’ємна частина при виконанні будь-якого рейсу, як міжнародного, так і внутрішнього. Від якісно організованого наземного обслуговування безпосередньо залежить точне дотримання графіку руху повітряного судна, а також собівартість перевезення.

Обслуговування повітряних суден на землі (наземне обслуговування) є одним з важливих елементів забезпечення безпеки і регулярності авіаційних перевезень. Наземне обслуговування охоплює всі види послуг, якими забезпечуються повітряні судна (ПС) на аеродромі, зокрема:

- зустріч та післяпольотний огляд ПС;
- забезпечення ПС наземним електроживленням;
- завантаження та розвантаження багажу за допомогою спеціального транспорту та засобів;
- заправка паливом і водою;
- завантаження бортового харчування;
- передпольотний огляд ПС;
- видалення льоду та антикригова обробка ПС;
- зберігання ПС;
- буксирування ПС тощо.

Послуги з наземного обслуговування в аеропортах, як правило, надають хендлінгові компанії. Діяльність цих компаній безпосередньо впливає на рівень забезпечення безпеки польотів. Це обумовлено рядом причин, пов’язаних з нормативною та організаційною діяльністю цих компаній.

Отже, практика діяльності українських та іноземних авіаперевізників свідчать про те, що авіаперевезення є сучасним, досить безпечним та

витребуваним способом переміщення пасажирів, їх багажу та вантажів. Розвиток національного та міжнародного регулювання договору авіап перевезення відбувається у одному напрямку та сприяє збільшенню кількості таких перевезень. Проте механізм організації повітряних перевезень є достатньо складною системою взаємодії суб'єктів та передбачає участь у процесі вичерпного переліку суб'єктів, а саме: аеропорт, авіакомпанії, хендлінгові компанії, сервісні компанії.

### **1.3 Методи дослідження організації авіап перевезень пасажирів**

У сучасних дослідженнях, предметом інтересу ефективного функціонування авіаційних транспортних систем є сукупність напрямів, які класифікують за предметом дослідження:

- методи та моделі прогнозування розвитку авіаційних транспортних систем;
- технології та моделювання процесів обслуговування пасажирів та обробки їх вантажів у системах аеропорту;
- моделі та методи оптимізації економічних, технічних та технологічних параметрів функціонування систем, що обслуговують авіаційні перевезення вантажів;
- методологія та методи аналізу розвитку мереж авіаційних транспортних систем.

Методологія дослідження перевезень пасажирів повітряним транспортом спрямована на дослідження елементів авіаційної транспортної системи через призму даної методології.

В Україні як на державному, так і в приватному секторі, методологія дослідження авіаційної галузі здійснюється виключно на основі кількісних методів. Питання прогнозування кількості польотів, що перевозять пасажирів, пасажиропотоків в Україні є питанням наступного розвитку авіаційної системи України.

Повітряний кодекс України передбачає виконання вимог міжнародних організацій з повітряного транспорту, а саме: Об'єднаних авіаційних властей Європи (JAA), Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), а також висновків і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) про необхідність вдосконалення законодавства України за результатами аудиту, проведеного в 2008 р.

Але необхідно звернути увагу на головні недоліки Кодексу, які виділяють фахівці галузі:

- не забезпечено достатню незалежність Державіаадміністрації від Міністерства;
- незалежність Національної комісії з розслідування авіаційних подій, порядок формування якої неясний;
- не враховані питання регулювання інших, окрім цивільної та держаної, видів авіаційної діяльності; — не усунуто невідповідність з іншими законодавчими актами; недостатньо уваги приділяється питанням власності тощо. Для упровадження в Україні концепції “Єдиного неба” приведено у відповідність із стандартами Євроконтролю систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі районні центри управління повітря ним рухом. Інтеграція у Спільний авіаційний простір, що передбачає адаптацію системи економічного регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства, є сьогодні одним із пріоритетів розвитку галузі.

Найважливіші показники, що характеризують техніко-економічну ефективність технологічного процесу, наступні:

- питомі витрати ресурсів, зокрема й енергії на одиницю авіаперевезення (на одного пасажера чи на один кілограм вантажу);
- обсяги і якість надаваних авіаперевезень;
- рівень продуктивності праці;

- інтенсивність процесу;
- витрати на виконання технологічного процесу; собівартість технологічних операцій.

Технологія авіаперевезень постійно оновлюється й змінюється в міру розвитку авіатехніки та інформаційних технологій.

Опис методів організації і технології обслуговування пасажирів, які відлітають з аеропортів, можна знайти в багатьох наукових роботах. Вже «у 1976р. в роботі розроблено класифікацію методів організації виконання технологічних операцій (порейсовий і вільний) з обслуговування пасажирів та виконано опис процесів автоматизації робіт з реєстрації пасажирів та оформлення багажу» [9].

Ефективність авіаперевезень визначається як «категорія, яка характеризує результативність авіатранспортної діяльності при здійсненні повітряних перевезень, що забезпечують конкурентоздатність компанії на ринку». У залежності від підходу до визначення ефективності розрізняють базові напрями підвищення ефективності авіаційних перевезень (табл. 1.1).

Таблиця 1.1 – Базові напрями підвищення ефективності авіаперевезень

Підхід	Напря́м
Організаційний	Поділ компанії на окремі бізнес-одиниці за напрями діяльності, диверсифікація діяльності, диференціація авіатранспортних послуг, запровадження пакетів та пропозицій
Виробничий	Оптимізація затрат, раціоналізація перевезень, удосконалення технології продажів, бронювання, оформлення перевезень
Фінансово-економічний	Оптимізація фінансового циклу, удосконалення бюджетування в авіакомпанії, підвищення рентабельності розрахунків

Джерело: складено автором

Варто відмітити, що комплексним підходом слід рахувати комбінацію виробничого та фінансово-економічного підходу, тоді як організаційний підхід дозволяє підвищити ефективність функціональних елементів авіаційних перевезень.



Оцінка ефективності повітряних перевезень здійснюється за двома показниками:

- комерційна ефективність використання повітряного транспорту;
- рентабельність використання повітряного транспорту.

Отже, ефективність у найбільш широкому розумінні визначаються наступним чином:

- економічний ефект – результат мінус витрати;
- економічна ефективність – частка результату у затратах.

Для оцінки ефективності обслуговування використовують витрати часу:

$$EO = V_{\text{вир.}} / (V_{\text{вир.}} + V_{\text{нев.в.ч.}}) \quad (1.2)$$

EO – ефективність обслуговування;

$V_{\text{вир.}}$  - виробничі витрати часу;

$V_{\text{нев.в.ч.}}$  – невиробничі витрати часу [9].

Рентабельність є одним із головних вартісних показників ефективності перевезень пасажирів повітряним транспортом в цілому, який характеризує рівень віддачі активів і ступінь використання капіталу у процесі надання послуг. Рентабельність у широкому розумінні визначає прибутковість здійснюваної операції та надає змогу оцінити в динаміці необхідність розвитку того чи іншого напрямку операційної діяльності. Показники рентабельності надають змогу визначити прибутковість компанії в цілому та за окремими напрямками перевезень.

Таблиця 1.2 – Показники рентабельності для оцінки перевезень авіаційним транспортом

№	Показник	Обґрунтування
1	2	3
1	Валова рентабельність (Gross Profit Margin), що визначається як відношення валового прибутку до чистого доходу (виручки) від реалізації товарів (робіт, послуг).	Зростання валової рентабельності показує збільшення виробничої ефективності, тобто зниження собівартості послуг.

## Продовження таблиці 1.2

1	2	3
2	Валова рентабельність собівартості (Gross Profit mark-up), що визначається як відношення валового прибутку до собівартості реалізованих товарів (робіт, послуг);	Рентабельність послуг за валовим прибутком показує, скільки прибутку припадає на 1 грн. собівартості реалізованих послуг.
3	Чиста рентабельність (Net profit), що визначається як відношення прибутку від операційної діяльності до чистого доходу (виручки) від реалізації послуг.	Показник чистої рентабельності застосовується до операцій з перепродажу послуг.
4	Чиста рентабельність витрат (Net profit costs), що визначається як відношення прибутку від операційної діяльності до суми собівартості реалізованих товарів (робіт, послуг) та операційних витрат (адміністративних витрат, витрат на збут та інших), пов'язаних з реалізацією товарів (робіт, послуг).	Даний показник застосовується до провайдера послуг.
5	Рентабельність операційних витрат (Net profit of operation expenses), що визначається як відношення валового прибутку до операційних витрат (адміністративних витрат, витрат на збут та інших), пов'язаних з реалізацією товарів.	Показник рентабельності операційних витрат використовується при реалізації послуг з мінімальною доданою вартістю.
6	Рентабельність активів, що визначається як відношення прибутку від операційної діяльності до поточної ринкової вартості необоротних та оборотних активів (крім поточних фінансових інвестицій і грошових коштів та їх еквівалентів), що прямо або опосередковано використовуються у виробництві.	Показник рентабельності активів використовується при виробництві товарів, зокрема, в капіталомісткій діяльності.
7	Рентабельність капіталу (ROCE), що визначається як відношення прибутку від операційної діяльності до капіталу (сума необоротних та оборотних активів, крім поточних фінансових інвестицій і грошових коштів та їх еквівалентів, крім поточних зобов'язань).	Рентабельність власного капіталу показує, який прибуток приносить кожна інвестована власниками капіталу грошова одиниця.

Джерело: складено автором на основі [13]

Підходи до розрахунків рентабельності розроблено ООН у «Настановах з трансфертного ціноутворення для країн, що розвиваються» [59].

Так, валова рентабельність визначається за формулою:

$$GP_{\text{margin}} = \frac{\Phi_2(2090)}{\Phi_2(2000)} * 100\%, \quad (1.3)$$

Для виробника даний показник відображає ефективність в перетворенні сировини в дохід.

Валова рентабельність собівартості визначається за формулою:

$$GP_{\text{mark-up}} = \frac{\Phi 2 (2090)}{\Phi 2 (2050)} * 100\%, \quad (1.4)$$

Даний показник характеризує прибутковість виробництва продукції.

Чиста рентабельність визначається за формулою:

$$NP = \frac{\Phi 2 (2190)}{\Phi 2 (2000)} * 100\%, \quad (1.5)$$

Чиста рентабельність витрат визначається за формулою:

$$NP_{\text{costs}} = \frac{\Phi 2 (2190)}{\sum \Phi 2 (2050, 2130, 2150, 2180)} * 100\%, \quad (1.6)$$

Рентабельність операційних витрат визначається за формулою:

$$NP_{\text{operating expenses}} = \frac{\Phi 2 (2190)}{\sum \Phi 2 (2130, 2150, 2180)} * 100\%, \quad (1.7)$$

Рентабельність активів визначається за формулою:

$$ROA = \frac{\Phi 2 (2190)}{\Phi 1 \frac{(\sum 1300_{1,2} - \sum 1160_{1,2} - \sum 1165_{1,2})}{2}} * 100\%, \quad (1.8)$$

Рентабельність капіталу визначається за формулою:

$$ROCE = \frac{\Phi 2 (2190)}{\Phi 1 \frac{(\sum 1495_{1,2} + \sum 1595_{1,2})}{2}} * 100\%, \quad (1.9)$$

Цей показник є основним, що використовуються для характеристики ефективності вкладень в діяльність того чи іншого виду.

Отже, рівень організації перевезень пасажирів авіаційним транспортом визначається ефективністю відповідного процесу. Слід зауважити, що ефективність зазвичай вимірюється рядом якісних та кількісних параметрів, що визначають рівень організації перевезень пасажирів авіаційним транспортом. Для даної сфери характерна висока концентрація окремих суб'єктів господарювання, які є монополістами. Саме тому варто приділяти особливу увагу дослідженню ролі державного регулятора у функціонуванні перевезень повітряним транспортом.. Так, ефективність авіаперевезень визначається як «категорія, яка характеризує результативність авіатранспортної діяльності при здійсненні повітряних перевезень, що забезпечують конкурентоздатність компанії на ринку». У залежності від підходу до визначення ефективності розрізняють базові напрями підвищення ефективності авіаційних перевезень. Найбільш поширеними методами оцінки ефективності авіаційних перевезень пасажирів є визначення показників рентабельності за кожним із напрямів послуг, що надаються. Доцільно визначити усі витрати, що безпосередньо відносяться до окремого напрямку надання послуг, які виконуються компанією у процесі організації авіаційних перевезень.

## РОЗДІЛ 2

### ДОСЛІДЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ТОВ «ІНТЕРАВІА»

#### 2.1 Аналіз середовища діяльності ТОВ «ІНТЕРАВІА»

ТОВ «ІНТЕРАВІА» – «...хендлінгова компанія, яка сертифікована міжнародними організаціями на відповідність стандартам IATA ISAGO та ISO 9001. ТОВ «ІНТЕРАВІА» пропонує повний пакет послуг щодо наземного та пасажирського обслуговування висококваліфікованими фахівцями.

Для ознайомлення із загальними аспектами діяльності підприємства, визначимо історичні умови виникнення ТОВ «ІНТЕРАВІА». У 1996 році, з метою підвищення якості обслуговування пасажирів та багажу до рівня міжнародних стандартів, за ініціативою та при участі Авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України» та ДПМА «Бориспіль» було створено Службу з обслуговування пасажирів, яка у подальшому стала базою для створення ТОВ «ІНТЕРАВІА».

Засновником компанії на 100% є ПАТ «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України».

ТОВ «ІНТЕРАВІА» зареєстровано 25.11.2004 у місті Києві. У 2005 компанія отримала сертифікат на здійснення діяльності. Основна діяльність – це пасажирські й вантажні авіап перевезення. Компанія базується у різних аеропортах України, у тому числі створено представництва – у «Борисполі», «Києві» (Жулянах), «Харкові», «Вінниці», «Херсоні».

Установчими документами ТОВ «ІНТЕРАВІА» є Статут та установчий договір.

Спектр послуг, що визначені у Статуті та які надає ТОВ «ІНТЕРАВІА», постійно розширюється та охоплює наступні напрями:

– повний комплекс пасажирського обслуговування: реєстрацію пасажирів та багажу на рейс, перевірку імміграційних документів, бронювання

та продаж авіаквитків, розшук багажу, супроводження дітей, які подорожують без дорослих, тощо;

– всі напрямки наземного обслуговування: буксирування всіх типів літаків на злітну смугу, транспортування пасажирів по території перону, постачання літаків електроенергією, запасами кисню та азоту, обслуговування систем водопостачання, запуск двигунів, внутрішнє прибирання салону літаків, обслуговування і доставку всіх типів багажу, вантажу та пошти;

– виконання представницьких послуг для авіакомпаній-клієнтів: контроль за дотриманням стандартів безпеки та якості наземного обслуговування, забезпечення регулярності рейсів, представництво їх інтересів в роботі з адміністраціями аеропортів та органами державної влади;

– високотехнологічні сервіси: розрахунок центрування та контроль;

– завантаження літаків, антикригову обробку повітряних суден за допомоги найсучаснішого обладнання, координацію наземного обслуговування рейсу відповідно до вимог та стандартів авіаперевізників;

– комплексне обслуговування рейсів бізнес-авіації.

За підрахунками відділу планування компанія щоденно обробляє 12 000 сумок та валіз та щорічно обслуговує більше 30 000 рейсів та понад 1 000 000 пасажирів.

Завдяки правильно підібраній стратегії в складний, з економічної й політичної точки зору період, ТОВ «ІНТЕРАВІА» стабільно утримує свої позиції на авіаційному ринку України.

Місія: створення компанії для перевезення пасажирів і вантажів, здатної розвиватися та вдосконалюватися з метою задоволення споживачів, персоналу та суспільства.

Бачення: підприємство – відома на світовому ринку компанія, яка надає авіаційні послуги на всіх континентах і задовольняє очікування зацікавлених сторін.

Стратегія: розвиток колективу однодумців, об'єднаного спільними цінностями, який постійно вдосконалює свою діяльність з надання авіаційних

послуг для досягнення добробуту та задоволення потреб споживачів, персоналу та суспільства.

Стратегічні напрями в діяльності ТОВ «ІНТЕРАВІА» у сфері якості послуг, що надаються, наступні:

- пошук шляхів підвищення якості послуг, їх безпеки та надійності;
- розширення міжнародного ринку авіаційних послуг;
- збільшення парку повітряних суден;
- переобладнання й модернізація авіаційної техніки;
- навчання та підвищення кваліфікації персоналу;
- створення благ для персоналу та суспільства за рахунок прибутковості фінансово-господарської діяльності компанії.

Цілі Підприємства ТОВ «ІНТЕРАВІА»:

1. Забезпечення максимально високого рівню безпеки польотів на всіх етапах авіаподорожі;
2. Прагнення стати найбільш надійною компанією в регіоні з відмінною якістю обслуговування клієнтів;
3. Піклування про навколишнє середовище й підвищення енергетичної та екологічної ефективності, завдяки використанню найсучасніших технологій;
4. Збереження та покращення високих стандартів пунктуальності виконання рейсів;
5. Орієнтація на сталий розвиток, розширення маршрутної мережі авіаперевезень» [61].

Діяльність компанії відповідає коду КВЕД – 52.23 Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту. Цей клас включає:

- діяльність, яка відноситься до перевезень повітряним транспортом пасажирів, тварин та вантажів:

- діяльність терміналів в аеропортах;
- послуги кас із продажу авіаквитків в аеропортах та в інших місцях;

- діяльність, пов'язану з наземним обслуговуванням на аеродромах тощо.

Цей клас включає також:

- послуги з пожежогасіння та протипожежні заходи в аеропортах.

Підприємство постійно збільшує й вдосконалює свій парк повітряних суден.

Дослідимо організаційну структуру ТОВ «ІНТЕРАВІА». Особливості географії бізнесу створюють особливі вимоги до принципів формування організаційної структури та кадрового потенціалу компанії.

Саме тому, організаційна структура підприємства, що здійснює діяльність у сфері перевезення авіаційним транспортом, надзвичайно складна (рис. 2.1).

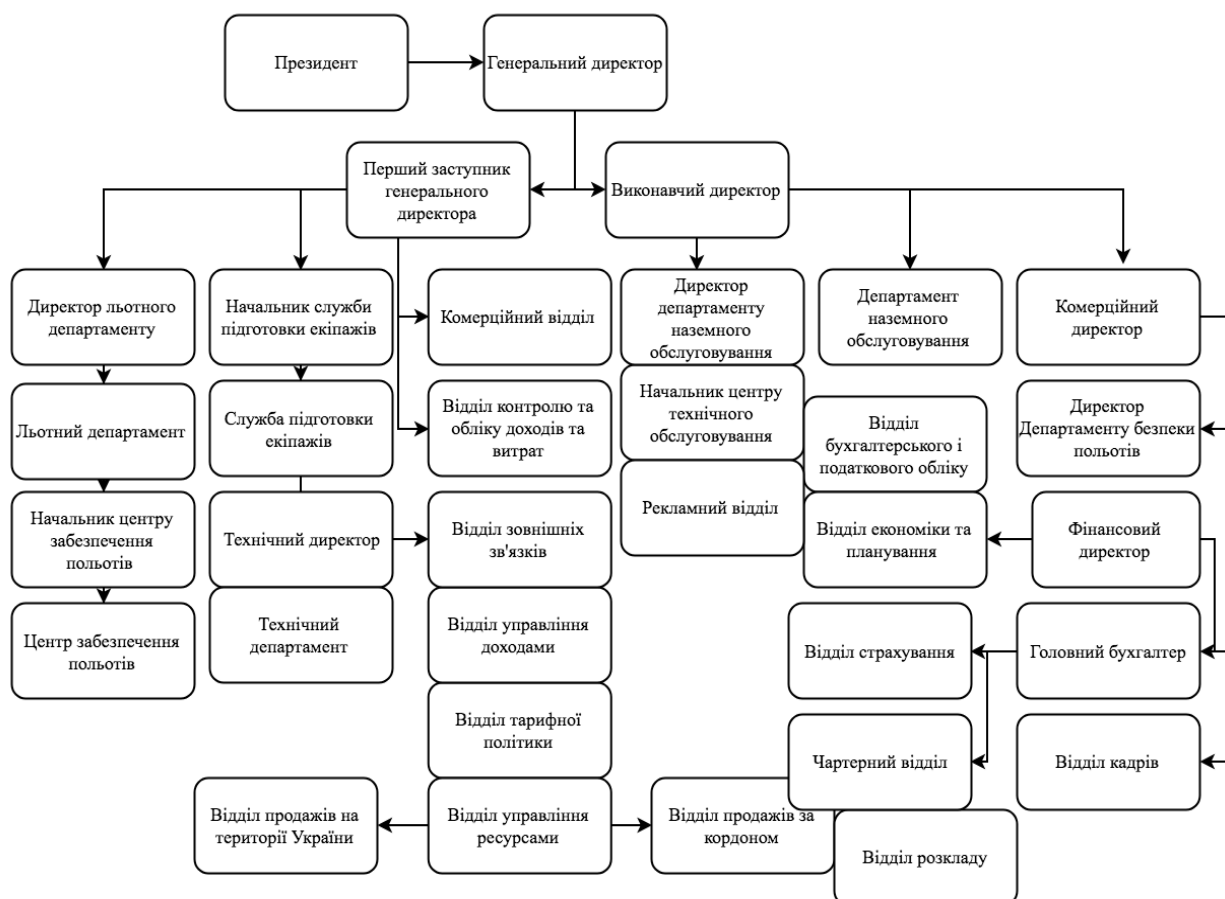


Рисунок 2.1 – Організаційна структура ТОВ «ІНТЕРАВІА»

Окрім традиційних відділів, зокрема комерційного, якому підпорядковується відділ реклами, відділ контролю та обліку витрат, відділ



управління тарифною політикою, відділ зв'язків, відділ управління доходами, відділ економіки та планування, який підпорядковуються безпосередньо фінансовому директору, на підприємстві функціонують ще й чартерний відділ, департамент наземних польотів та технічного обслуговування, підготовки екіпажів, наземного обслуговування.

Отже, можна зробити висновки, що організаційна структура підприємства є оптимальною за напрямками здійснюваних функцій, кожен відділ або департамент ТОВ «ІНТЕРАВІА» повною мірою відповідає призначенню. Функції відділу планування та економіки слід доповнити додатковими обов'язками з контролю послуг та підтримання конкурентоспроможності послуг на стабільно високому рівні через:

- 1) вивчення тенденцій розвитку на вітчизняному та світовому ринку;
- 2) прогнозування обсягів продажу послуг відповідно до їх сезонності;
- 3) вивчення каналів товарообігу, збуту, методів продажу;
- 4) розробки бюджету маркетингу;
- 5) планування іміджу підприємства.

Таким чином, організаційна структура є оптимальною за напрямками виконуваних функцій.

Аналіз середовища діяльності компанії вимагає дослідження стану ринку авіаційних перевезень пасажирів. Дослідження середовища функціонування ТОВ «ІНТЕРАВІА» зумовлено особливостями ведення діяльності, оскільки підприємство функціонує в межах національного повітряного простору та міжнародного. Проаналізуємо детальніше два напрями далі.

Так, авіаційний транспорт – один із «наймолодших видів» сполучення, проте найзручніший та найшвидший. Його перевагами є швидкість, безперебійне функціонування, можливість доставки вантажів у важкодоступні райони. Авіатранспортом здійснюють переважну більшість трансконтинентальних пасажироперевезень та перевезень товарів із невеликим строком зберігання на значні відстані.

Так, в рамках моніторингу стану ринку за показниками Державної авіаційної служби було зафіксовано зростання перевезень пасажирів в межах комерційних польотів як за внутрішнім, так і за міжнародним напрямком (табл. 2.1).

Таблиця 2.1 – Показники авіаційних перевезень пасажирів у 2016-2017 рр. в Україні

Показник	За етапами польоту					
	міжнародні			внутрішні		
	2016	2017	%	2016	2017	%
Комерційні польоти						
Перевезено пасажирів, тис. чол.	7475,3	9614,5	128,6	802,5	941,1	117,3
у тому числі на регулярних рейсах, тис. чол.	4944,1	5837,5	118,1	791,9	930,9	117,6
у тому числі на нерегулярних рейсах, тис. чол.	2531,2	3777,0	149,2	10,6	10,2	96,2
Виконані пасажиро-кілометри, млн. пас. км	15168,4	19919,4	131,3	364,2	426,6	117,1
у тому числі на регулярних рейсах, млн. пас. км	10294,8	12140,6	117,9	354,8	420,9	118,6
у тому числі на нерегулярних рейсах, млн. пас. км	4873,6	7778,8	159,6	9,4	5,7	60,6
% пасажирського завантаження на регулярних рейсах	78,2	77,7	99,3	73,3	73,5	100,3

Джерело: складено автором за даними Державної авіаційної служби України

Зокрема, в рамках комерційних перевезень на внутрішньому ринку у 2017 році в порівнянні з 2016 на 17,3 % зросла кількість перевезених пасажирів повітряним транспортом, що у абсолютному значенні дорівнює 138,7 тис. чол. Обсяг пасажирокілометрів зріс на 17,1%, що в абсолютному відношенні становить 62,2 млн. пас. км.

За міжнародним напрямком польоту кількість перевезень пасажирів зросла на 28,6 %, що в абсолютних показниках становило 2139,2 тис. пасажирів.

Можемо зробити висновки, що зростає кількість перевезених пасажирів авіатранспортом як за внутрішніми, так і за міжнародними напрямками у середньому на 30 % за 2016-2017 рр. Проте ринок міжнародних перевезень зростає швидше саме за рахунок регулярних рейсів.

У контексті аналізу ринку даний факт є свідченням того, що на даному етапі розвитку ринку повітряних перевезень пасажирів існує потенційна можливість для завоювання ринку, оскільки розвиток та поглиблення міжнародних відносин вимагають від комплексу авіаційних підприємств рішучих кроків у контексті підвищення якості послуг. Місткість внутрішнього ринку повітряних перевезень авіаційних перевезень недосформована на 26,5 %, в той час як місткість міжнародних перевезень регулярними рейсами на 0,7 %.

Поточна тенденція на міжнародному ринку пасажирських перевезень повітряним транспортом в основному характеризується його лібералізацією, а саме:

- зростанням кількості авіакомпаній, що посилюють конкуренцію;
- зниженням тарифів, що робить перельоти доступнішими і підтримує попит з боку пасажирів;
- укрупненням компаній на ринках Європи та США;
- ціни на перевезення пасажирів повітряним транспортом за основну послугу знижуються та зникають кордони між цінovими сегментами, які займають конкретні компанії, тобто відбувається зближення традиційних видів перевезень і лоукост-формату у формі комбінованих бізнес-моделей.

Постійне створення унікальних маршрутів допомагає збільшити пасажирообіг. У 2016 році кількість унікальних маршрутів перевищило 18 400, що на 700 більше, ніж у 2015 році, і майже вдвічі більше, ніж 20 років тому.

Слід зазначити, що повітряний транспорт відіграє ключову роль у сприянні розвитку туризму. За оцінками IATA, в 2016 році авіапасажири витратили приблизно 650 мільярдів доларів США виключно на авіаквитки.

Кількість виконаних пасажиро-кілометрів (RPKs) у світі зросли на 7,1% в 2016 році, що значно перевищує значення середнього показника за останні 10 років з темпом зростання 5,5%.

Ринок Азії демонструє найшвидший розвиток внутрішніх перевезень в 2016 році. Пасажирський ринок Китаю показує найбільше зростання кількості подорожей «...у 2016 році, на 376 млн. пасажирських перевезень більше ніж у попередньому році. Цей приріст був більше ніж сума двох наступних найшвидше зростаючих внутрішніх ринках - США та Індії» [21].

На внутрішньому ринку США спостерігається порівняно невелике підвищення пасажирообігу за рік, що становить 3,9% у 2016 році, які відповідають 19 мільйонам додаткових пасажирських перевезень.

Середня ціна бареля реактивного палива була «...на 22% нижчою ніж у 2015 році» [22]. Завдяки цьому «...авіакомпанії змогли знизити частку витрат на паливо у загальній структурі витрат до 19,2%, що є найменшою часткою з 2004 року» [23] Завдяки цьому авіакомпанії стимулювали попит споживачів і «...відновити зростання у другій половині 2016 року» [4].

За обсягом повітряного флоту до середини 2016 року американські компанії займають місця у п'ятірці перших - American Airlines, Delta Air lines, United Airlines, Southwest Airlines і FedEx Express, які володіють близько чвертю всього світового авіапарку. Однак, по кількості країн, включених в маршрутну карту, американські перевізники не потрапляють навіть до першої п'ятірки – лідером є Turkish Airlines, що виконує польоти в 108 країн світу, за нею йдуть найбільші європейські авіакомпанії – Lufthansa, Air France і British Airways, замикає п'ятірку Qatar Airways.

За попередніми оцінками IATA, чистий прибуток галузі за підсумками 2016 року становить «...35,6 млрд дол. США, що є найвищим показником в галузі за минулі десять років» [25].

В Україні повітряний транспорт відіграє особливу роль у забезпеченні пасажирських перевезень, зокрема, з урахуванням останніх змін в геополітичному середовищі, а також перевезень особливо термінових вантажів.

Згідно зі ст. 32 Закону України «Про транспорт», «...до складу повітряного транспорту входять зокрема – підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів.

Упродовж 2017 року на ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень працювало 29 вітчизняних авіакомпаній. За статистичними даними за 2017 рік українськими авіакомпаніями виконано 79,5 тис. комерційних рейсів (за 2016 рік - 66,3 тис. рейсів). Кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з попереднім роком на 31,3 відсотки та склала 8277,9 тис. чоловік.

Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 20,9 відсотки та становили 12929,9 тис. чоловік.

Таблиця 2.2 - Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2015 – 2017 роки

Характеристика	Одиниці виміру	2015 рік	2016 рік	2017 рік
Перевезено пасажирів	тис. чол.	6475,2	6304,3	8277,9
в т.ч. на регулярних лініях	тис. чол.	4553,9	4631,4	5736,3
Виконані пасажиро-кілометри	млрд. пас. км	11,6	11,4	15,5
в т.ч. на регулярних лініях	млрд. пас. км	7,6	8,1	10,6
Виконано комерційних рейсів	тисяч	74,8	66,3	79,5

Джерело: складено автором за даними внутрішніх документів

Упродовж 2017 року в Україні пасажирські перевезення здійснювали 19 вітчизняних авіакомпаній.

За статистичними даними за 2017 рік кількість перевезених пасажирів на 2,1 відсотки перевищила показник «пікового» 2013 року, що свідчить про відновлення українського ринку пасажирських авіаперевезень після спаду 2014-2015 років.

За підсумками 2017 року 95 відсотків загальних обсягів пасажирських перевезень виконано 6 провідними авіакомпаніями:

- «Міжнародні авіалінії України»;
- «Азур Ейр Україна»;
- «Роза вітрів»;
- «ЯнЕйр»;
- «Браво»
- «Атласджет Україна».

Авіакомпанією «Міжнародні авіалінії України» забезпечено зростання обсягів пасажирських перевезень порівняно з попереднім 2016 роком на 24,9 відсотки, авіакомпаніями «Азур Ейр Україна» - на 17 відсотків, «Роза вітрів» - на 75,8 відсотки, «ЯнЕйр» - в 6,8 раз та «Атласджет Україна» - в 10,5 рази (здійснює перевезення з вересня 2015 року). Також слід відмітити, що п'яту позицію за обсягами зайняла авіакомпанія «Браво», яка почала виконувати пасажирські перевезення у квітні 2016 року.

Позитивна динаміка, яка зафіксована у 2017 році пов'язана, перш за все, з розвитком сектора міжнародних повітряних перевезень.

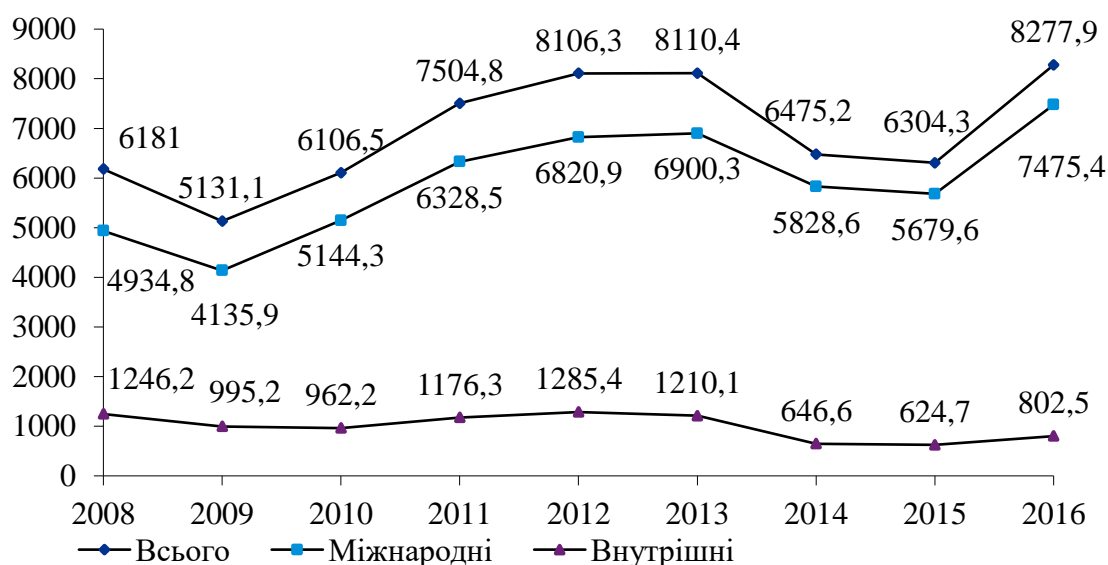


Рисунок 2.2 – Динаміка обсягу авіа перевезень, тис. чол. [25]

Мало місце значне зростання (на 52,5 відсотки) кількості перевезених пасажирів вітчизняними авіакомпаніями на міжнародних рейсах на нерегулярній основі, за звітний рік 15 українськими авіакомпаніями перевезено 2531 тис. пасажирів. Найбільші обсяги таких перевезень (91 відсоток) припадають на 5 авіакомпаній: «Міжнародні авіалінії України», «Азур Ейр Україна», «Роза вітрів», «ЯнЕйр» та «Браво».

Регулярні внутрішні пасажирські перевезення між 9 містами України виконували 5 вітчизняних авіакомпаній, перевезено 791,9 тис. Пасажирів (зростання порівняно з 2016 роком - на 29,5 відсотки).

Середній коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел на міжнародних регулярних рейсах українських авіакомпаній у звітному періоді склав 78,2%, на внутрішніх регулярних – 73,3% (проти 79,4% та 71% відповідно у 2016 році).

Таким чином, оскільки засновником ТОВ «ІНТЕРАВІА» на 100% є ПАТ «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України», яка є лідером перевезень в Україні за міжнародними перевезеннями як на території повітряного простору України, так і за кордон, ТОВ «ІНТЕРАВІА» також є лідером у напрямі своєї діяльності.

Для визначення умов середовища функціонування варто провести SWOT-аналіз, який дає змогу визначити позиції конкурентоспроможності підприємства. SWOT-аналіз проводять з метою виявлення слабких сторін підприємства та загроз, а також можливостей та сильних сторін з метою побудови у майбутньому стратегії розвитку підприємства.

SWOT-аналіз здійснюють за методикою кількісної оцінки кожного з факторів внутрішнього та зовнішнього середовища.

Для побудови бальної оцінки зовнішнього та внутрішнього середовища ТОВ «ІНТЕРАВІА» оберемо шкалу оцінювання [-3;3] та проаналізуємо кожен фактор залежності від важливості та впливу на підприємство, де:

-3 – дуже важливий;

3 – нівелюється у процесі операційної діяльності.

Таблиця 2.3 – SWOT-аналіз компанії ТОВ «ІНТЕРАВІА»

Внутрішнє середовище	Сильні сторони (S)	Бал	Слабкі сторони (W)	Бал
	1. Відносно невеликий штат організації як для хендлінгової компанії.	-3	1. Недостатність та недосконалість власного устаткування.	-3
	2. Молодий і перспективний колектив.	1	2. Збої у роботі інформаційних систем.	-3
	3. Гнучка політика керівництва.	2	3. Невеликий офіс.	3
	4. Порівняно недорогі початкові матеріали.	0	4. Відсутність єдиного цеху.	0
	5. Хороша репутація на ринку хендлінгових послуг.	-3	5. Сезонність попиту на послуги.	1
	6. Висока соціальна відповідальність.	-3	6. Збитковість діяльності.	-3
	7. Висока рентабельність послуг, що надаються.	-3	7. Боргове навантаження, оскільки компанія функціонує як за рахунок самофінансування, так і за рахунок залучених коштів.	1
Зовнішнє середовище	Можливості (O)	Бал	Загрози (T)	Бал
	1. Розширення переліку послуг, що надаються, а саме супровідних послуг (харчування на борт, обслуговування бортів).	1	1. Поява нових конкурентів ("Янеір" найбільш стрімко розвивається).	-3
	2. Вихід на нові ринки.	2	2. Збільшення цін на пальне.	-3
	3. Налагодження роботи з постачальниками забезпечувальних частин, що необхідні для надання послуг.	1	3. Зростаючий конкурентний тиск.	-2
	6. Розширити перелік представництв у всіх регіонах України, де наявні аеропорти.	1	4. Зниження репутації внаслідок збоїв у роботі серверів та подовження реєстрації.	-3
	7. Створення мережі маршрутних таксі для вивезення пасажирів з аеропорту.	1	5. Потенційне банкрутство внаслідок збитковості.	1
	8. Залучення капіталу за рахунок розміщення облігацій.	1	6. Політично нестабільна ситуація в країні, що знижує привабливість інвестиційного клімату та туризму.	1
Всього:		-2		-13

Джерело: складено автором



Таким чином, ТОВ «ІНТЕРАВІА» значно залежить від слабких сторін зовнішнього та внутрішнього середовища. Слід зауважити, що від даних факторів залежить ефективність функціонування операційної діяльності.

Таким чином, ТОВ «ІНТЕРАВІА» врахувати потенційні можливості для нівелювання загроз через ряд заходів:

- підвищення конкурентоспроможності за рахунок покращення якості послуг, що надаються;
- залучення додаткового капіталу на впровадження інновацій для покращення роботи інформаційних систем за рахунок розміщення облігацій;
- створення мережі маршрутних таксі для можливості перевезення пасажирів на території України з аеропорту;
- розробка переліку надання можливих супровідних послуг пасажиром з метою підвищення ефективності операційної діяльності.

Дослідження позиції конкурентоспроможності підприємства можна зробити за допомогою оцінки кожного з напрямів за принципом експертного оцінювання Делфі. Даний метод дозволяє визначити конкурентоспроможність за бальною шкалою та побудувати багатокутник полярності.

Аналіз позиції конкурентоспроможності наведено в Додатку 1. Узагальнено дані представлено у таблиці 2.4.

Таблиця 2.4 – Оцінка конкурентоспроможності ТОВ «ІНТЕРАВІА» за ключовими параметрами

Назва фактору	«Міжнародні авіалінії України»	«Азур Ейр Україна»	«ЯнЕйр»	«ІНТЕРАВІА»
1	2	3	4	5
Ринкова частка	5	2	1	3
Обсяг продажу	5	1	1	2
Фінансовий результат від операційної діяльності	4	3	2	3
Чистий прибуток/збиток	5	1	4	4
Рівень рентабельності	5	5	4	4
Рівень витрат	2	3	2	2

## Продовження таблиці 2.4

1	2	3	4	5
Період обороту оборотного капіталу	3	2	6	3
Продуктивність праці	4	5	4	2
Різноманітність асортименту послуг	4	4	4	2
Вартість послуг	3	2	3	3
Адаптивність каналів збуту	1	4	3	2

Джерело: складено автором

Сумарна оцінка конкурентоспроможності за кожним з досліджуваних об'єктів становить:

- «Міжнародні авіалінії України» - 72 бали;
- «Азур Ейр Україна» - 58 балів;
- «ЯнЕйр» - 57 балів;
- «ІНТЕРАВІА» - 51 бал.

ТОВ «ІНТЕРАВІА» належить до TOP-5 у своїй сфері та займає четверту позицію у списку.

Профіль підприємств-конкурентів дає змогу побачити реальне становище підприємства, виявити конкурентні переваги та недоліки, а також розробити заходи подолання конкретних проблем. Графічне зображення профілів підприємств-конкурентів, що надають хендлінгові послуги, представлено на рис. 2.3.

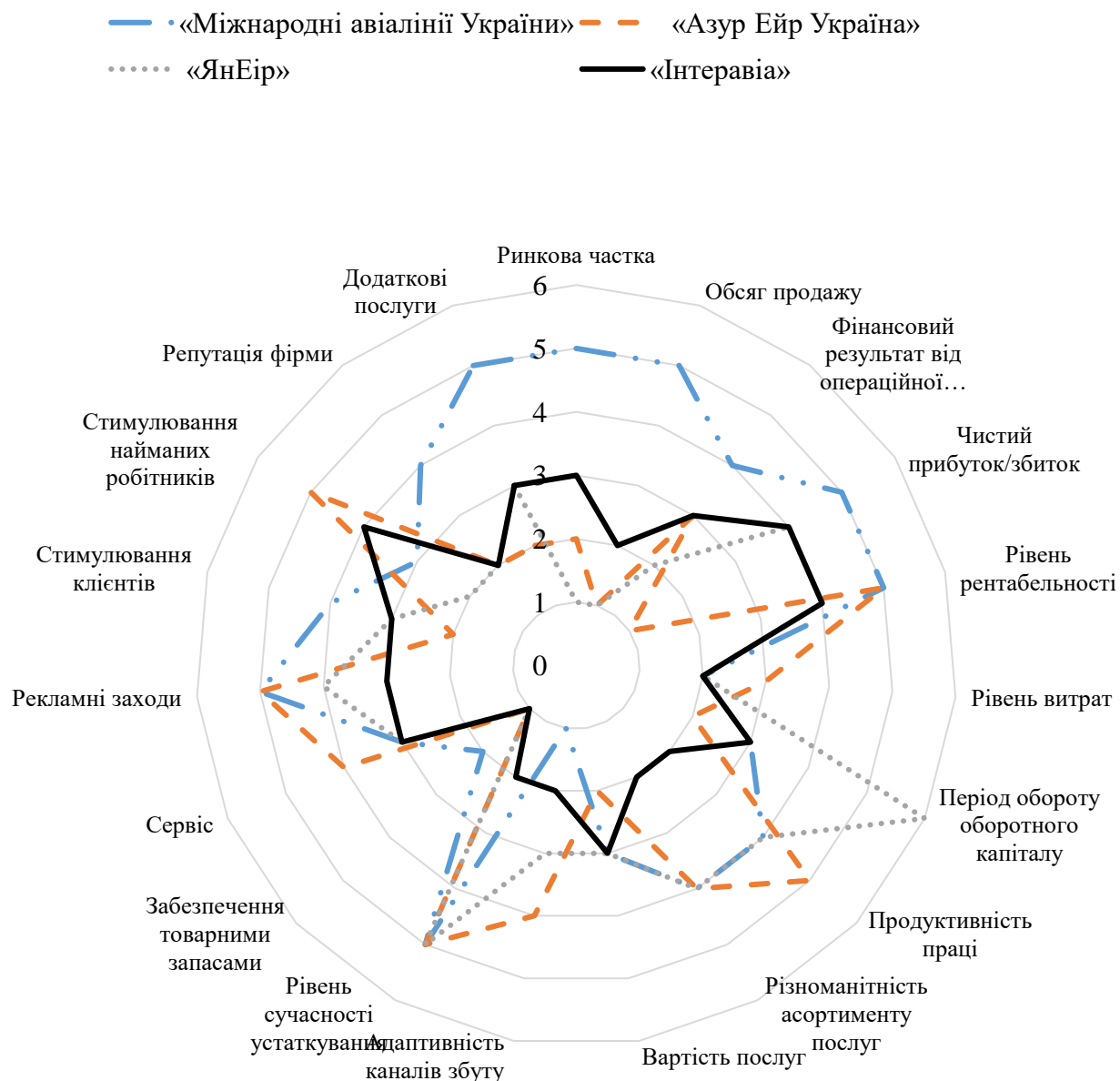


Рисунок 2.3 – Профілі TOP-4 підприємств в Україні, що надають хендлінгові послуги

Отже, аналіз внутрішнього та зовнішнього середовища, а також визначення позиції конкурентоспроможності підприємства серед основних конкурентів надали змогу нам виявити слабкі та сильні сторони ТОВ «ІНТЕРАВІА».

Слід зауважити, що на розвиток підприємства негативно впливають як зовнішні, так і внутрішні фактори.

Варто наголосити, що у ТОВ «ІНТЕРАВІА» є більше потенційних можливостей для управління саме внутрішніми факторами, в той час як на зовнішні впливати майже не можливо.

## **2.2 Оцінка організації авіап перевезень пасажирів на підприємстві**

ТОВ «ІНТЕРАВІА» є хендлінговою компанією, тобто є агентом підприємств аеропортового комплексу. В рамках організації надання послуг ТОВ «ІНТЕРАВІА» укладає договори з авіап перевізниками з метою організації наземного обслуговування в аеропорту і представляє інтереси авіакомпаній при взаємних відносинах з підприємствами аеропорту.

ТОВ «ІНТЕРАВІА», як хендлінговою компанією, сформовано службу супервайзерів, яка координує усі технологічні процеси в рамках операційної діяльності.

Компанія як провайдер хендлінгових послуг (агент) для бізнес-авіації, здійснює контроль і координацію всіх етапів обслуговування літака і пасажирів. Представник агента (супервайзер) повністю супроводжує рейс, починаючи з отримання дозволів іноземних держав на проліт і посадку повітряного судна по маршруту проходження, оперативно вирішує виникаючі питання, пов'язані зі зміною маршруту і отриманням необхідних дозволів.

У попередньому підрозділі дипломної роботи ми визначили, що ринок внутрішніх перевезень є недосформованим. Отже, існують потенційні можливості для його розширення. На нашу думку, слід диверсифікувати напрями діяльності з метою завоювання внутрішнього ринку авіап перевезень та створити відповідні підрозділи для керування даним напрямом. Проблемним на підприємстві є також питання організації бізнес-перевезень. Даний напрям потребує вжиття відповідних управлінських рішень з метою завоювання ринку.

У контексті більш ефективної організації перевезень пасажирів повітряним транспортом слід дотримуватися стратегії обмеженого зростання. Дана стратегія надасть змогу зберегти високу прибутковість за напрямками, що

приносять основний прибуток, та генерувати грошові потоки, які є потенційно прибутковими: тобто бізнес-авіація та внутрішні пасажирські перевезення.

Проаналізуємо як саме здійснюється організація перевезень пасажирів на підприємстві для одного із маршрутів компанією ТОВ «ІНТЕРАВІА».

Перевізник (ТОВ «ІНТЕРАВІА») заздалегідь до запланованої дати рейсу до Чорногорії (аеропорт «Тіват») повідомляє про це Агента (FLY MONTENEGRO D.O.O.) (1 – services flow).

Агент формує перелік послуг з наземного обслуговування та дозаправки літака Перевізника (в залежності від часу прибуття рейсу та інших факторів) та повідомляє відповідні служби аеропорту (постачальники послуг (товарів); фактичних виконавці послуг) про дату/час прибуття літака (2 – services flow).

Постачальники послуг з наземного обслуговування літаків та авіаційного палива в аеропорту «Тіват» здійснюють калькуляцію вартості послуг заявлених Агентом та надають Агентові рахунок на їх оплату (3 – invoice flow).

Агент перевиставляє рахунок Перевізнику, додатково додаючи відсоток свого прибутку (10%), за 5 робочих днів до дати рейсу (4 – invoice flow). Перевізник зобов'язаний сплатити Агенту вказану у рахунку суму не пізніше 3 робочих днів до дати рейсу заздалегідь, в повному обсязі. (5 – cash flow).

Агент перераховує грошові кошти на рахунок Постачальників послуг з наземного обслуговування літаку та пального (6 – cash flow). По прибутті літака Перевізника в аеропорт, постачальники послуг з наземного обслуговування та палива надають відповідний комплекс послуг (здійснюють дозаправку) (7 – services flow) (рис. 2.4).

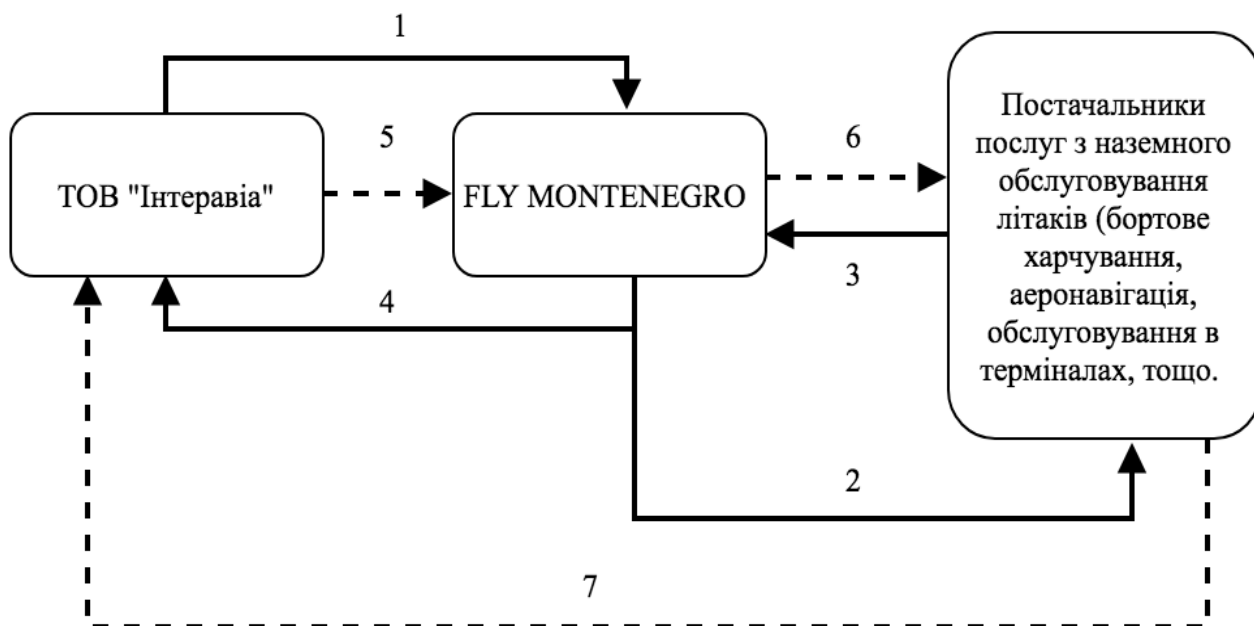


Рисунок 2.4 – Організація надання авіаперевезень на ТОВ «ІНТЕРАВІА»

Завдання ТОВ «ІНТЕРАВІА» – забезпечення високих стандартів сервісу та комфорту пасажирів. Крім цього, авіакомпанія рада запропонувати своїм пасажиром повний спектр послуг на своїх рейсах, постійно високий рівень обслуговування, й, що не менш важливо, пунктуальність виконання рейсів.

Отже, обрана ТОВ «ІНТЕРАВІА» стратегія відповідає принципам стратегії комбінованого зросту. ТОВ «ІНТЕРАВІА» намагається збільшити показники щодо виконаних рейсів (розширення географії маршрутів) та перевезених пасажирів, не змінюючи при цьому галузі та не припиняючи пошуків можливостей для поліпшення свого становища на існуючому авіаційному ринку.

З метою належної організації надання послуг з перевезення пасажирів у рамках покращення організації процесу слід дослідити роботу рекламного та логістичного відділу.

Рекламний відділ на даний момент складається з 10 осіб, що розташовуються виключно в Києві. Для аналізу кількісного та якісного складу

фахівців рекламного відділу підприємства розрахуємо наступні показники (табл. 2.5).

Таблиця 2.5 - Організація маркетингової (комерційної) діяльності на підприємстві

Показники	Значення показника
1. Чисельність робітників апарату управління, чол.	123
2. Чисельність робітників рекламного відділу, чол.	10
3. Частка робітників рекламного відділу в загальній чисельності апарату управління, %	12,3
4. Коефіцієнт повноти охоплення функцій	54
5. Коефіцієнт дублювання функцій	12

Джерело: складено автором

Авіакомпанія також робить особливу ставку на нові інформаційні технології як потужний засіб підвищення якості обслуговування клієнтів і економічної ефективності. Розвиваються інтернет послуги, надаючи пасажиром можливість веб-бронювання й покупки квитків.

Варто зазначити, що рекламний відділ здійснює діяльність за правилами, що залишилися у минулому. Зокрема, останнім часом набувають значного поширення просування послуг та побудови бренду компанії у мережі Інтернет. Компанії слід звернути особливу увагу на даний фактор.

Таблиця 2.6 - Характеристика робітників рекламного відділу

Посада	Вік	Стаж роботи		Спеціальність	Наявність маркетингової підготовки
		Усього	На даному підприємстві		
1	2	3	4	5	6
1. Начальник	41	15	12	“Фінанси”	Так
2. Заступник начальника	33	8	7	“Маркетинг”	Так
3. Старший маркетолог	31	6	5	“Маркетинг”	Так
4. Старший маркетолог	31			“Маркетинг”	Так
5. Молодший маркетолог	29	4	4	“Маркетинг”	Так
6. Молодший маркетолог	29	5	4	“Маркетинг”	Так

## Продовження таблиці 2.6

1	2	3	4	5	6
7. Молодший маркетолог	28	3	2	“Маркетинг”	Так
8. Помічник	27	-	0,5	“Маркетинг”	Так
9. Помічник	26	1	1	“Маркетинг”	Так
10. Помічник	27	1	1	“Маркетинг”	Так

Джерело: складено автором

Таким чином, всі працівники маркетингового відділу на підприємстві з наявною кваліфікацією у сфері маркетингу.

На підставі вивчення нормативних документів, які регламентують діяльність рекламного відділу підприємства, проаналізуємо ступінь виконання функціональних обов'язків (табл. 2.7). При оцінці використовуємо наступну шкалу оцінок:

- 1 бал – функція практично не виконується,
- 2 бали – погано виконується функція,
- 3 бали – середній ступінь виконання функції,
- 4 бали – добре виконується функція,
- 5 балів – дуже добре виконується функція.

Таблиця 2.7 – Оцінка ступеня виконання функціональних обов'язків рекламного відділу

Функції комерційного відділу	Бали				
	1	2	3	4	5
1	2	3	4	5	6
1. Аналіз і прогнозування основних чинників, що складають кон'юнктуру потенційних ринків збуту продукції				4	5
2. Дослідження і аналіз споживчих властивостей продукції і збір інформації про задоволеність ними покупців			3		5
3. Аналіз конкурентоспроможності продукції підприємства		2			5
4. Розробка прогнозів по розміру платоспроможного попиту на нову і продукцію, що серійно випускається			3		5
5. Розробка коротко-, середньо- і довгострокових стратегій збуту		2			5
6. Координація і узгодження дій усіх функціональних відділів для розробки єдиної комерційної політики				4	5
7. Систематизація й аналіз усієї комерційно-економічної і маркетингової інформації					5



Продовження таблиці 2.7

1	2	3	4	5	6
8. Визначення питомої ваги продукції основних конкурентів у загальному обсязі збуту на даному ринку			3		5
9. Дослідження структури, складу й організації роботи збутової мережі, що обслуговує даний ринок				4	5
10. Організація зворотного зв'язку зі споживачами		2			5
11. Участь у розгляді і задоволенні претензій і рекламацій, що надійшли від споживачів, на реалізовану продукцію і контроль			3		5
12. Визначення можливостей центральних і регіональних рекламних агентств і комбінатів торгової реклами і розробка пропозицій по притягненню їх до реклами продукції підприємства		2			5
13. Організація участі фірми у виставках, ярмарках, виставках-продажах, їх підготування.			3		5
14. Дослідження і аналіз ефективності форм постачання продукції.		2			5
15. Аналіз стану реалізації продукції підприємства, виявлення продукції, що не має достатнього збуту				4	5
16. Формування нових споживачів із метою розширення ринку і пошук нових фірм застосування продукції, що пропонується			3		5
17. Розробка пропозицій по стимулюванню збуту продукції			3		5
18. Забезпечення успішної комерційної діяльності підприємства по збуту продукції		2		4	5
19. Проведення заходів щодо ліквідації необґрунтованих витрат по збуту продукції		2			5
20. Аналіз мотивів певного ставлення споживачів до продукції, що їм пропонується					5
21. Упорядкування переліку продукції по залишкам, які відстають від графіку			3		5
РАЗОМ		14	24	20	105

Джерело: складено автором

Таким чином, сумарний показник виконанням функціональних обов'язків з урахуванням штатних одиниць, що наявні на підприємстві, становить 63 бали із максимально можливих 105 балів, що є вищим середнього. Варто зазначити, що слід створити маркетинговий відділ, який охоплюватиме процес маркетингу за всіма напрямками згідно 4P: ціна, продукт (послуга), місце просування та канали просування послуг.

Проаналізуємо процес надання хендлінгових послуг на ТОВ «ІНТЕРАВІА» за оцінкою основних параметрів, а саме:

- забезпечення безпеки посадки та польоту
- стан розвитку інфраструктури

- підготовка та кваліфікація фахівців
- інноваційний розвиток
- політика лояльності (послуги бронювання, встановлення знижок, пільги на тарифи)
- створення умов для своєчасного оновлення парку повітряного транспорту (табл. 2.8).

Таблиця 2.8 – Оцінка процесу організації перевезення пасажирів на ТОВ «ІНТЕРАВІА»

№	Назва фактору	Бал				
		1	2	3	4	5
1	Забезпечення безпеки посадки та польоту					5
2	Стан розвитку інфраструктури				4	
3	Підготовка та кваліфікація фахівців				4	
4	Інноваційний розвиток		2			
5	Політика лояльності (послуги бронювання, встановлення знижок, пільги на тарифи)		2			
6	Створення умов для своєчасного оновлення парку повітряного транспорту			3		

Джерело: складено автором

За напрямками розвитку інфраструктури компанії ТОВ «ІНТЕРАВІА» варто вживати заходів із покращення роботи інформаційних систем, а також розробити програму лояльності, яка дозволить покращити

Отже, ТОВ «ІНТЕРАВІА» як хендлінговий агент є сполучною ланкою між авіакомпаніями і численними службами комплексу аеропорту. Вони координують всі технологічні процеси і контролюють якість послуг.

Подібне делегування повноважень дозволяє авіакомпаніям заощадити час з метою більш ефективного використання ресурсів, отримати якісніший сервіс і максимально спростити документообіг.

## **2.3 Ефективність організації авіап перевезень пасажирів на ТОВ «ІНТЕРАВІА»**

Оцінка ефективності організації авіаційної діяльності на підприємстві здійснюється на основі аналізу з урахуванням попереднього поділу компанії на окремі бізнес-одиниці за напрямками діяльності, можливої диверсифікації напрямів діяльності, диференціації авіатранспортних послуг, а також запровадження пакетів та пропозицій.

Для визначення ефективності організації перевезень авіаційним транспортом варто проаналізувати фінансово-економічні показники діяльності підприємства. Фінансово-економічні показники надають можливість оцінити рентабельність діяльності в цілому, так і окремих транзакцій в рамках операційної діяльності.

Аналіз показників фінансової звітності починають із аналізу фінансової звітності на основі даних Звіту про фінансові результати (форма №2), оскільки її дані є базовими для розрахунків рентабельності виробництва, продажів і т. д.

У широкому розумінні рентабельність показника – це сума отриманого доходу від реалізації певного товару, послуги до витрат, що генерує їх виробництво.

Товариство значну увагу приділяє питанням розвитку свого підприємства та фінансовому оздоровленню його майбутньої діяльності.

За даними показників фінансової звітності у 2012-2016 роках варто зробити висновки про зростання чистого доходу (виручки) від реалізації продукції більше, ніж вдвічі 55230 тис. грн. , що у відносному виразі становить 60,3 % (рис. 2.5).

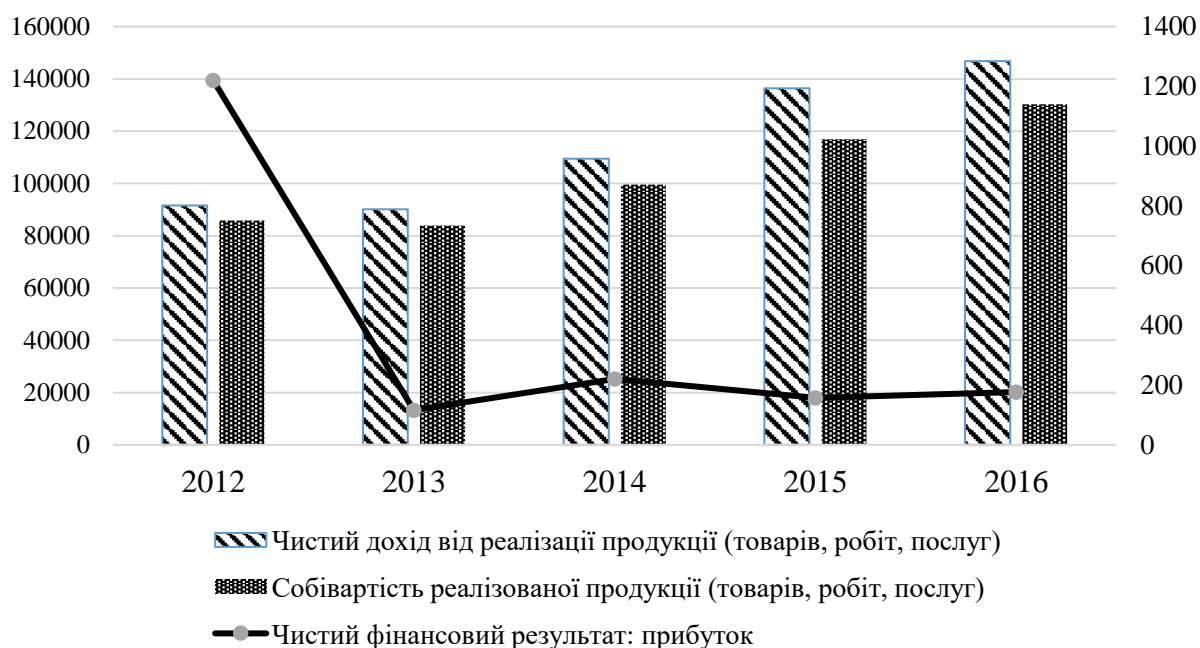


Рисунок 2.5 – Динаміка показників чистого доходу, собівартості та прибутку ТОВ «ІНТЕРАВІА», тис. грн.

На основі даних фінансової звітності нами було проведено розрахунок коефіцієнтів рентабельності підприємства.

Базою для розрахунку показників рентабельності є розмір власного капіталу, чистого доходу від реалізації послуг та розмір активів (рис. 2.6).

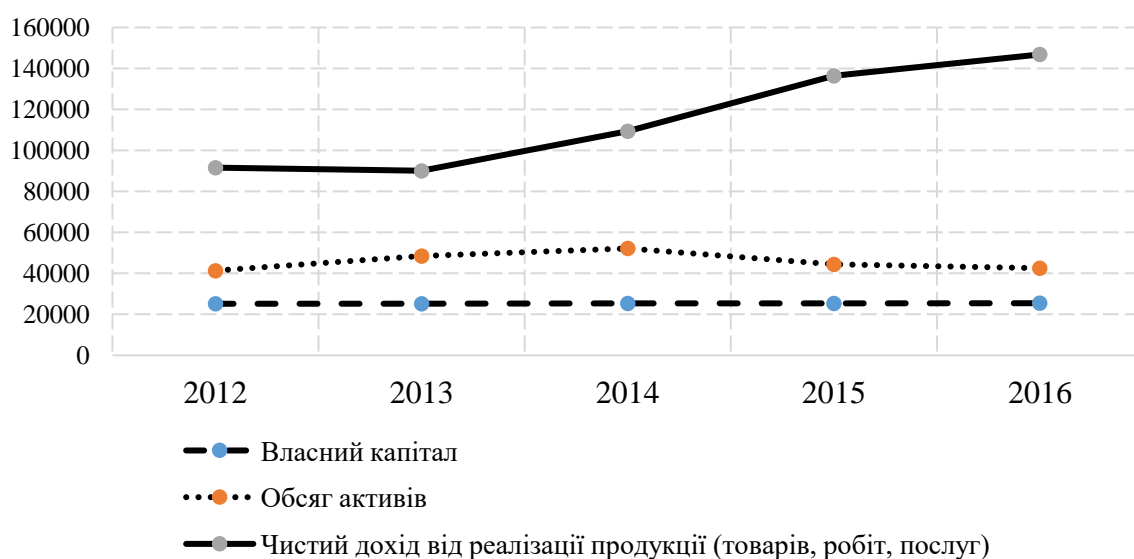


Рисунок 2.6 – Динаміка показників власного капіталу, обсягів активів та чистого доходу ТОВ «ІНТЕРАВІА», тис. грн.

Варто зауважити, що зростання чистого доходу від реалізації послуг фактично відбувається щороку протягом 2012-2016 років, в той час як обсяг власного капіталу є сталим, розмір активів дещо коливається у бік зменшення у 2015-2016 роках.

Динаміку показників рентабельності представлено у таблиці 2.9.

Таблиця 2.9 – Показники рентабельності ТОВ «ІНТЕРАВІА»

Назва коефіцієнта	Роки				
	2012	2013	2014	2015	2016
Коефіцієнт рентабельності активів	2,95	0,24	0,42	0,35	0,42
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	4,85	0,46	0,87	0,62	0,70
Коефіцієнт рентабельності продажів	1,33	0,13	0,20	0,12	0,12
Коефіцієнт рентабельності реалізації продукції	-1,18	1,17	3,21	9,01	5,23

Джерело: складено та розраховано автором за даними фінансової звітності

Для рівня показника рентабельності використання активів не існує єдиного нормативного значення показника. Необхідно аналізувати його в динаміці, тобто зіставляючи значення різних років за період дослідження. Крім цього, варто порівняти значення показника зі значеннями прямих конкурентів (які мають однаковий розмір суми активів або доходу).

Варто зазначити, що на ТОВ «ІНТЕРАВІА» спостерігається негативна тенденція у динаміці використання активів, оскільки коефіцієнт рентабельності активів був найвищим у 2012 році – 2,95%. У подальшому рентабельність використання активів зменшилась до 0,42% у 2016 році.

Рентабельність власного капіталу (англомовний аналог Return on Equity (ROE) – показник, що вказує, наскільки ефективно використовується власний капітал, тобто скільки прибутку було згенеровано на кожен гривню залучених власних коштів. Розрахунок коефіцієнта для різних періодів допомагає зрозуміти зміни в прибутковості. Очевидно, що більш високий коефіцієнт

кращий, тому що демонструє відносне збільшення чистого прибутку, що генерується на ту ж суму капіталу.

Тенденція стабільного зростання коефіцієнта рентабельності власного капіталу означає підвищення здатності компанії генерувати прибуток власникам. Варто зауважити, що зниження коефіцієнта рентабельності власного капіталу на ТОВ «ІНТЕРАВІА» до 0,7% у 2016 році у порівнянні з 4,85% у 2012 році викликано зниженням прибутку до 177 тис. грн. у порівнянні з 1220 тис. грн. у 2012 році, тобто на 85%.

Коефіцієнт рентабельності продажів також знижується в динаміці, що, безумовно, характеризує негативні процеси. Проте зростає Коефіцієнт рентабельності реалізації послуг. Так у 2012 році даний коефіцієнт складав від'ємне значення  $-1,18\%$ , у 2016 році досяг позитивного результату  $- 5,23\%$  (рис. 2.7).

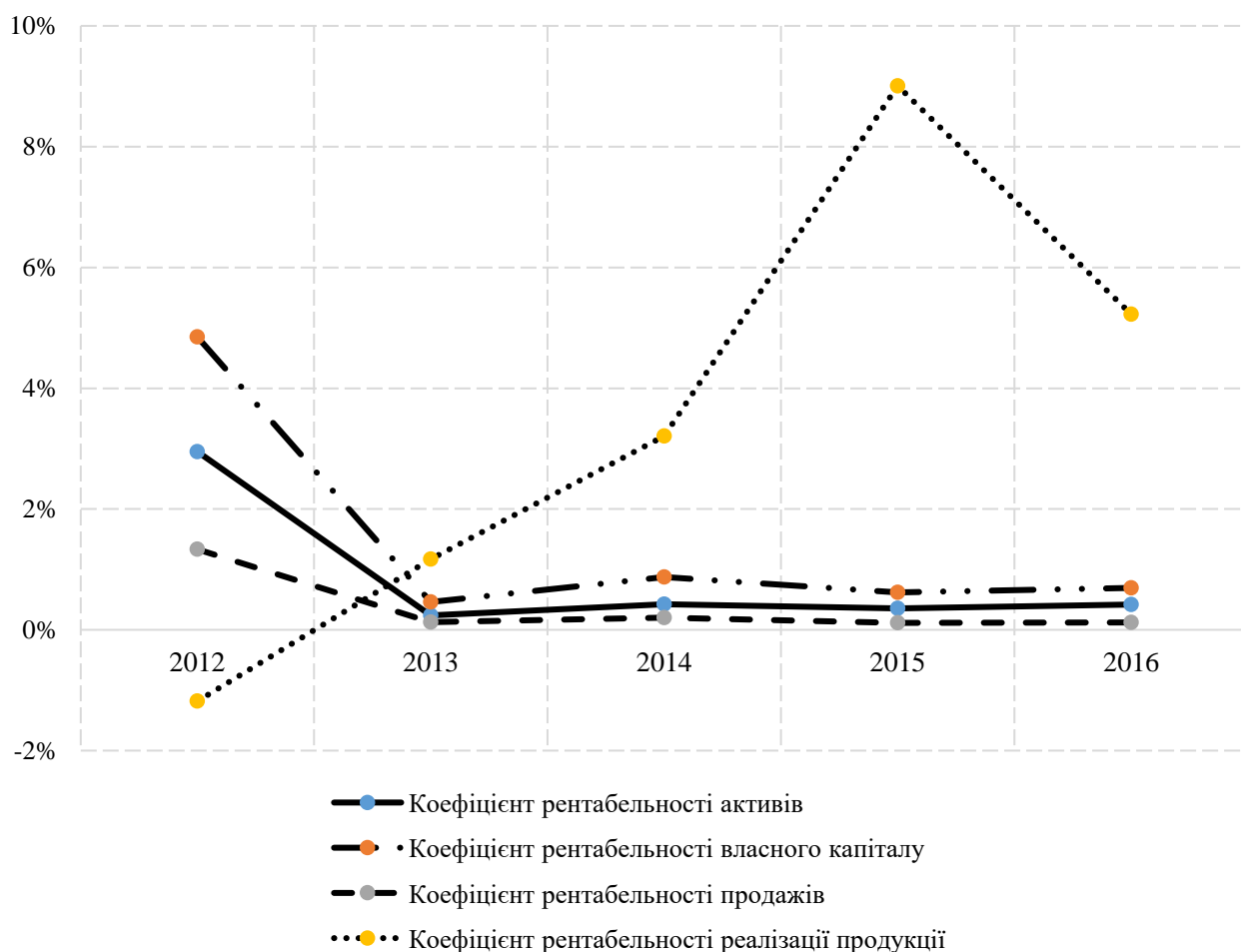


Рисунок 2.7 – Динаміка коефіцієнтів рентабельності ТОВ «ІНТЕРАВІА», 2012 – 2016 рр.

Аналіз платоспроможності (фінансової стійкості) підприємства здійснюється за даними балансу підприємства, характеризує структуру джерел фінансування ресурсів підприємства, міру фінансової стійкості і незалежності підприємства від зовнішніх джерел фінансування діяльності.

Аналіз платоспроможності (фінансової стійкості) підприємства ТОВ «ІНТЕРАВІА» здійснюється шляхом розрахунку показників (коефіцієнтів) автономії, маневреності власного капіталу та ін.

Порівняємо зміну даних показників у 2012 та 2016 роках (див. табл. 2.10).

Таблиця 2.10 – Аналіз відхилення показників платоспроможності ТОВ «ІНТЕРАВІА»

Назва коефіцієнта	Роки					Нормативне значення
	2012	2013	2014	2015	2016	
Коефіцієнт платоспроможності (автономії)	0,61	0,52	0,49	0,57	0,60	>0,5
Коефіцієнт фінансування	0,64	0,93	1,06	0,75	0,67	<1, зменшення
Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами	0,58	0,42	0,48	0,60	0,49	>0,1
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,35	0,25	0,34	0,43	0,45	>0, збільшення

Джерело: складено автором

Із таблиці 2.10 можемо зробити висновки, що платоспроможність підприємства ТОВ «ІНТЕРАВІА» знаходиться на безпечному рівні, причому кожен із показників у 2016 році відповідає нормативному значенню.

На рисунку 2.8 наведено динаміку коефіцієнтів платоспроможності ТОВ «ІНТЕРАВІА».

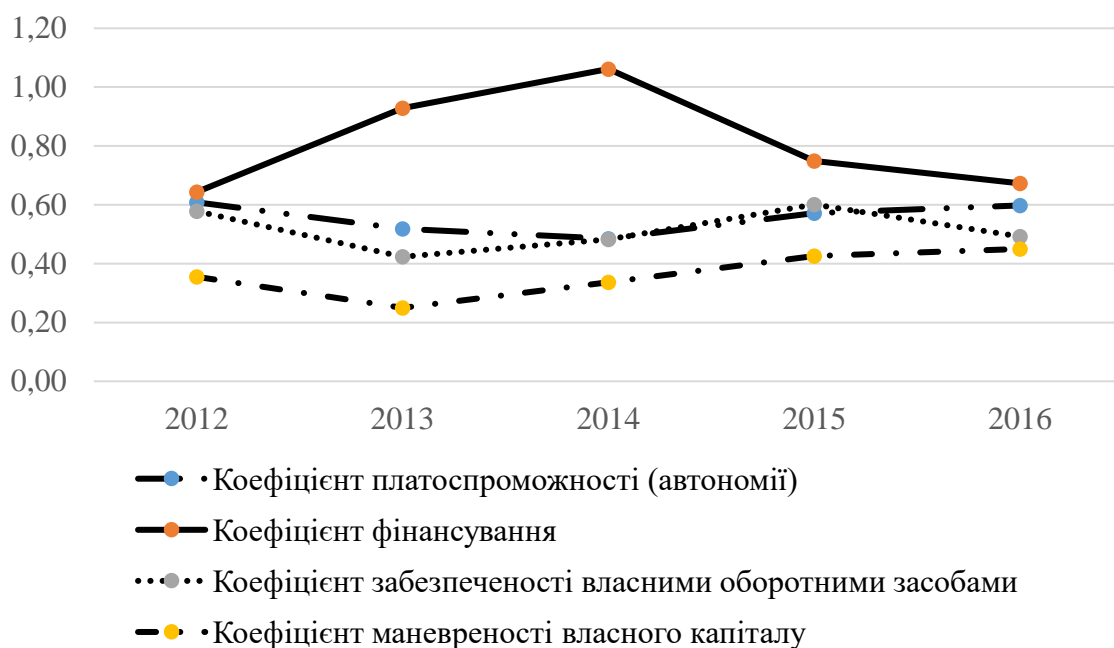


Рисунок 2.8 – Динаміка коефіцієнтів платоспроможності ТОВ «Інтеравія»

Здійснимо оцінку ефективності даної операції, визначивши її рентабельність (табл. 2.11).

Таблиця 2.11 – Дані, що необхідні для розрахунку рентабельності операції, тис. грн.

Стаття	Показники за 2016 р.
Дохід від рейсів Чорногорія	23 250,23
Загальний дохід підприємства	677 434,92
Частка доходів отриманих від здійснення рейсів в Тіват (Чорногорія) від загального обсягу валових доходів	3,43%
Собівартість послуг з авіаперевезень в Чорногорію	19 704,07
Інші операційні доходи	182,39
Інші операційні витрати	594,19
Адміністративні витрати	328,92
Витрати на збут	320,55
Операційний прибуток	2 484,90

Джерело: складено автором за даними управлінського персоналу

На основі вищенаведених облікових даних ТОВ «ІНТЕРАВІА» можна розрахувати показники, що відображають фінансові результати операції.



Таблиця 2.12 – Фінансові показники операції за 2016 р., тис. грн.

Чистий дохід від реалізації	Собівартість	Операційні витрати	Фінансовий результат від операційної діяльності	Чиста рентабельність
23 250,2	19 704, 1	1 243, 7	2 484, 9	10,69%

Джерело: розраховано автором за даними управлінського персоналу

Отже, чиста рентабельність від здійснення операції становить 10,69%.

Якщо аналізувати динаміку показників, то тенденція має також позитивні риси:

- коефіцієнт платоспроможності (автономії) у 2012-2016 роках не досягав значення 0,5;
- коефіцієнт фінансування у 2013 році перетнув позначку 1, проте вже наступного року він почав зменшуватися і в 2016 році досяг значення 0,67;
- коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами у 2012-2016 роках не досягав еталонного значення та завжди становив  $>0,1$ ;
- коефіцієнт маневреності власного капіталу є більшими за 1, описує позитивну тенденцію та постійно зростає від 0,35 у 2012 році до 0,45 у 2016 році.

У рамках проведеного аналізу середовища діяльності ТОВ «ІНТЕРАВІА» було встановлено, що умови функціонування підприємства є надзвичайно конкурентними. Слід зазначити, що підприємству слід скористатися можливостями для росту та сильними сторонами для подолання загроз та нівелювання слабкими сторонами. За результатами проведеного SWOT-аналізу можна сформулювати наступні стратегічні завдання для підприємства:

- підвищувати рівень конкурентоспроможності за рахунок покращення якості послуг, які надаються в рамках операційної діяльності;

- залучити додатковий капітал на впровадження інновацій для покращення роботи інформаційних систем за рахунок розміщення облігацій; створити мережі маршрутних таксі для можливості перевезення пасажирів на території України з аеропорту;
- розробити перелік можливих супровідних послуг пасажиром з метою підвищення ефективності операційної діяльності.

На якість організації авіаперевезень пасажирів на підприємстві ТОВ «ІНТЕРАВІА» впливають інноваційний дефіцит. Проблеми з функціонуванням серверів позначаються на швидкості обслуговування. Варто звернути уваги, що інноваційний підхід до ведення бізнесу на сучасному етапі передбачає мінімізацію втручання людського фактору. Таким чином, тенденції до зведення до мінімуму обслуговування персоналом та автоматизація і роботизація окремих процесів покращить якість послуг, що надаються. У перспективі даний факт не тільки позначиться на задоволеності роботою компанії, але й формуватиме позитивне ставлення та прихильність до бренду у майбутньому.

Організаційна структура підприємства є оптимальною за напрямками здійснюваних функцій, кожен відділ або департамент ТОВ «ІНТЕРАВІА» повною мірою відповідає призначенню.

З урахуванням проведеного дослідження можна зробити висновки про ефективність організації перевезень пасажирів у цілому на підприємстві. Перш за все, варто зазначити про найнижчий рівень конкурентоспроможності підприємства через відсутність стратегії розвитку підприємства. Хоча транзакції є рентабельними, проте дана тенденція є тимчасовою. Конкуренція на даному ринку значно зростає, окрім того держава намагається контролювати ринок авіаційних перевезень пасажирів з метою дотримання правил “здорової” конкуренції. Цінова політика, як і політика конкурентів, знаходиться на ідентичному рівні ж рівні, проте якість послуг значно нижча від підприємства значно нижча.

Діяльність підприємства в цілому є збитковою в тому числі й через систематичні збої комп’ютерного обладнання, яке потребує модернізації.

Особливої уваги та захисту потребує інформаційна система. У ХХІ столітті у зв'язку зі стрімким розвитком інформаційних технологій питання захисту даних у мережі інтернет потребує розробки та впровадження спеціальних заходів.

Проблемними є питання збоїв серверів, що знижують швидкість обслуговування пасажирів та зменшують рівень задоволеності брендом. Обладнання, що надасть можливість безперебійного функціонування роботи серверів, потребує оновлення у найближчій перспективі.

Значним недоліком ТОВ «ІНТЕРАВІА» є відсутність системи у обслуговуванні напряму бізнес-авіації. Даний процес організовано неефективно. Зокрема, слід зазначити, що даний розвиток даного напряму створить потенційні умови для зростання прибутків та іміджу підприємства у майбутньому.

Потенційно розвиток напряму обслуговування бізнес-авіації залежить саме від рівня обслуговування не тільки з урахуванням роботи технічної складової, але й персоналу.

## РОЗДІЛ 3

### ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ТОВ «ІНТЕРАВІА»

#### 3.1 Напрями удосконалення авіаперевезень на ТОВ «ІНТЕРАВІА»

Удосконалення авіаперевезень пасажирів на ТОВ «ІНТЕРАВІА» потребує покращення якості надання послуг, зокрема, у частині підвищення швидкості обслуговування, а також мінімізації людського фактору у процесі обслуговування. З метою напрацювання дієвої системи управління ризиками на ТОВ «ІНТЕРАВІА» необхідно надати рекомендації щодо управління ризиками з найбільш суттєвим впливом.

Здійснимо опис рекомендацій з урахуванням ризиків підприємства та з точки зору оцінки ефективності проведення авіаперевезень пасажирів, з метою розробки дієвого інструментарію реалізації послуг, що надаються, серед яких:

- виробничий ризик або ризик, пов'язаний з веденням операційної діяльності;
- ризик зміни ринкових цін на придбані матеріали для надання послуг з перевезення пасажирів внаслідок зміни економічної кон'юнктури, інших ринкових умов;
- ризик знецінення виробничих запасів, втрати споживчих якостей послуг, що надаються;
- ризики, пов'язані із втратою майна чи майнових прав;
- ризик заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу;
- підприємницькі (комерційні) ризики, пов'язані із здійсненням стратегічного управління, включаючи цінову політику та стратегію надання послуг;
- ризик, пов'язаний з неналежною якістю послуг, що надаються в рамках операційної діяльності.

Виробничий ризик являє собою ризик втрат внаслідок несприятливих змін у сфері надання послуг ТОВ «ІНТЕРАВІА», включаючи аварії на під час надання послуг та збій виробничо-технологічного процесу.

ТОВ «ІНТЕРАВІА» несе ризик того, що у випадку зменшення пасажиропотоку до Чорногорії, направляти напівпорожні літаки стане не рентабельно. Також, ТОВ «ІНТЕРАВІА» несе ризик щодо авіакатастроф (інших пошкоджень літака).

ТОВ «ІНТЕРАВІА» слід звернути особливу увагу саме виробничі ризикам. Вище ми зазначали, що значну небезпеку у контексті зниження прибутковості відіграють саме збої у рамках операційної діяльності.

Ризик зміни ринкових цін на придбані матеріали та вироблену продукцію внаслідок зміни економічної кон'юнктури, інших ринкових умов – зв'язку із суттєвим підвищенням вартості авіаційного пального (одна з найбільш важливих складових собівартості), підвищиться й вартість квитків на рейси, зокрема, й до Чорногорії. Через подібні зміни в економічній кон'юктурі зменшиться пасажиропотік до Чорногорії, а ТОВ «ІНТЕРАВІА» буде не вигідно направляти напівпорожні літаки.

Ризик знецінення виробничих запасів, втрати товарами споживчих якостей – специфіка наземних послуг щодо авіаційних перевезень пасажирів, полягає у забезпеченні безпечного здійснення рейсів літаками (аеронавігація, стоянка, заправка, зліт/посадка, тощо), до чого ТОВ «ІНТЕРАВІА» має звертати особливу увагу.

Підприємницькі (комерційні) ризики, пов'язані із здійсненням стратегічного управління, включаючи цінову політику та стратегію розробки і надання комплексу послуг у сфері авіаційних перевезень пасажирів.

ТОВ «ІНТЕРАВІА» варто з особливою увагою аналізувати ринкові ризики, оскільки ринковий ризик полягає в тому, що в результаті коливання попиту, цін на послуги, ресурси, чи активних дій конкурентів ТОВ «ІНТЕРАВІА» зазнає збитків, тому становить високу небезпеку у контексті накопичення збитків.

Відмітимо на матриці обсяги прийняття ризиками ТОВ «ІНТЕРАВІА» з урахуванням наступної шкали:

3 бали - ТОВ «ІНТЕРАВІА» приймає ризик у повному обсязі;

2 бали - ТОВ «ІНТЕРАВІА» приймає ризик у обмеженому обсязі.

Таблиця 3.1 - Найбільш суттєві ризики для ТОВ «ІНТЕРАВІА» у стратегії розвитку підприємства

Рівень здійснення	в обмеженому обсязі	в повному обсязі
виробничі ризики, включаючи ризик неповного завантаження виробничих потужностей		3
ризик зміни ринкових цін на придбані матеріали та вироблену продукцію внаслідок зміни економічної кон'юнктури, інших ринкових умов	2	
ризик знецінення виробничих запасів, втрати послугами споживчих якостей		3
ризик заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу	2	
підприємницькі (комерційні) ризики, пов'язані із здійсненням стратегічного управління, включаючи цінову політику та стратегію виробництва і реалізації товарів (робіт, послуг)		3
ризик зниження рівня споживчого попиту на товари (роботи, послуги).		3

Джерело: складено автором

Таким чином, з метою побудови карти удосконалення авіаперевезень на ТОВ «ІНТЕРАВІА» необхідно враховувати наступні параметри:

- імплементувати систему запобігання виробничим ризикам, які нівелюватимуть негативні результати збоїв інформаційних систем;
- запровадити систему управління підприємницькими ризиками з метою формування оптимальної тарифної (цінової) політики на вартість авіаперевезень пасажирів.

На даному етапі дипломного дослідження з урахуванням карти ризиків сформулюємо стратегію розвитку ТОВ «ІНТЕРАВІА» у розрізі напрямів, що генерують рентабельність здійснюваних операцій.

На даному етапі визначимо конкурентні переваги ТОВ «ІНТЕРАВІА» з урахуванням



Рисунок 3.1 – Параметри довгострокової стратегії ТОВ «ІНТЕРАВІА» щодо моніторингу фінансових показників

Джерело: розроблено автором

Деталізуємо складові довгострокової стратегії розвитку ТОВ «ІНТЕРАВІА» з метою його покращення:

- серед зовнішніх чинників – аналіз динаміки ринку та ринкових тенденцій
- серед цільових показників – аналіз діяльності підприємства та підприємств-конкурентів в рамках стратегічного планування, встановлення цільової рентабельності
- аналіз рентабельності діяльності (операцій) – проведення економічного дослідження ринкового рівня рентабельності.

Комерційні переговори – проведення комерційних переговорів стосовно деталей проведення операцій.

Запроваджений підхід служить запорукою ринкового характеру визначення цін окремих операцій.

### 3.2 Ефективність запропонованих заходів після удосконалення механізму авіаперевезень на ТОВ «ІНТЕРАВІА»

Ефективність запропонованих заходів варто оцінити з допомогою моделей банкрутства у перспективі. У зарубіжній практиці досить поширеними є побудовані на розрахунку інтегрального показника моделі прогнозування банкрутства. Найбільш відомими з них є моделі відомих західних економістів: Альтмана, Ліса, Таффлера, Тишоу, Спрінгейта та ін.

Вперше у 1968 році професор Нью-Йоркського університету Альтман дослідив 22 фінансових коефіцієнти і вибрав з них 5 для включення в кінцеву модель визначення кредитоспроможності суб'єктів господарювання [60]:

$$Z = 1,2 * X_1 + 1,4 * X_2 + 3,3 * X_3 + 0,6 * X_4 + 1,0 * X_5, \quad (3.2)$$

$$X_1 = \frac{PK_{cp}}{BB_{cp}} = \frac{\Phi N^{\circ}1(\Delta 1195 + \Delta 1695)/2}{\Phi N^{\circ}1(1300_{пoch} + 1300_{кін})/2}, \quad (3.3)$$

де  $PK_{cp}$  - середня величина робочого капіталу, тис. грн;

$BB_{cp}$  - середня величина валюти балансу, тис. грн.

$$X_2 = \frac{ЧП}{BB_{cp}} = \frac{\Phi N^{\circ}2(2350(2355))}{\Phi N^{\circ}1(1900_{пoch} + 1900_{кін})/2}, \quad (3.4)$$

де ЧП – чистий прибуток (збиток), тис. грн.

$$X_3 = \frac{ЧД(В)Р}{BB_{cp}} = \frac{\Phi N^{\circ}2(2000)}{\Phi N^{\circ}1(1300_{пoch} + 1300_{кін})/2}, \quad (3.5)$$



де ЧД(В)Р – чистий дохід (виручка) від реалізації, тис. грн.

$$X_4 = \frac{СК}{ЗК_{ср}} = \frac{\Phi N^{\circ}1(1400)}{\Phi N^{\circ}1(1900_{\text{поч}} + 1900_{\text{кін}})/2}, \quad (3.6)$$

де СК – статутний капітал, тис. грн;

ЗК<sub>ср</sub> - середня величина залученого капіталу.

$$X_5 = \frac{Ч(В)Р * 1,2}{ВБ_{ср}} = \frac{\Phi N^{\circ}2(2000) * 1,2}{\Phi N^{\circ}1(1300_{\text{поч}} + 1300_{\text{кін}})/2}, \quad (3.7)$$

На основі причинової моделі із п'яти факторів Е. Альтмана розроблена і використовується комп'ютерна модель прогнозування ймовірності банкрутства.

Якщо значення  $Z < 1,8$ , то існує дуже висока ймовірність банкрутства,  $1,81 < Z < 2,7$  висока ймовірність банкрутства, від 2,8 до 2,9 - банкрутство можливе; за показника 3 і вище ймовірність банкрутства дуже мала.

Таблиця 3.2 – Дані щодо розрахунку ймовірності банкрутства за методикою Альтмана

Значення коефіцієнта	Роки			
	2013	2014	2015	2016
X1	0,016	0,033	-0,017	0,008
X2	0,003	0,004	0,003	0,004
X3	2,004	2,174	2,826	3,379
X4	0,022	0,020	0,021	0,023
X5	2,405	2,608	3,392	4,055
Z	9,055	9,840	12,715	15,234

Джерело: складено автором

Отже, показник вірогідності банкрутства перевищує 3, таким чином показник кредитоспроможності ТОВ «ІНТЕРАВІА» за даним підходом є безпечним.

В 1972 році Ліс розробив формулу для Великобританії [60]:

$$Z = 0,063 * X_1 + 0,092 * X_2 + 0,057 * X_3 + 0,001 * X_4, \quad (3.8)$$

$$X_1 = \frac{OK_{\text{ср}}}{ВБ_{\text{ср}}} = \frac{\Phi N^{\circ}1(1195_{\text{поч}}+1195_{\text{кін}})/2}{\Phi N^{\circ}1(1300_{\text{поч}}+1300_{\text{кін}})/2}, \quad (3.9)$$

де  $OK_{\text{ср}}$  - середня величина оборотного капіталу, тис. грн;

$ВБ_{\text{ср}}$  - середня величина валюти балансу, тис. грн.

$$X_2 = \frac{ОП}{ВБ_{\text{ср}}} = \frac{\Phi N^{\circ}2(2190(2195))}{\Phi N^{\circ}1(1300_{\text{поч}}+1300_{\text{кін}})/2}, \quad (3.10)$$

де ОП – операційний прибуток (збиток), тис. грн.

$$X_3 = \frac{НП_{\text{ср}}}{ВБ_{\text{ср}}} = \frac{\Phi N^{\circ}1(1420_{\text{поч}}+1420_{\text{кін}})/2}{\Phi N^{\circ}1(1300_{\text{поч}}+1300_{\text{кін}})/2}, \quad (3.11)$$

де  $НП_{\text{ср}}$  - середня величина нерозподіленого прибутку, тис. грн.

$$X_4 = \frac{ВК_{\text{ср}}}{ЗК_{\text{ср}}} = \frac{\Phi N^{\circ}1(1495_{\text{поч}}+1495_{\text{кін}})/2}{\Phi N^{\circ}1(1900_{\text{поч}}+1900_{\text{кін}})/2}, \quad (3.12)$$

де  $ВК_{\text{ср}}$  - середня величина власного капіталу, тис. грн;

$ЗК_{\text{ср}}$  - середня величина залученого капіталу, тис. грн.

Таблиця 3.3 – Дані щодо розрахунку ймовірності банкрутства за методикою Ліса

Значення коефіцієнта	Роки			
	2013	2014	2015	2016
1	2	3	4	5
X1	0,3372	0,3227	0,3689	0,4740

## Продовження таблиці 3.3

1	2	3	4	5
X2	-0,0332	0,0379	0,1917	0,1858
X3	0,5139	0,4601	0,4820	0,5845
X4	0,5600	0,5012	0,5249	0,5845
Z	0,0480	0,0505	0,0689	0,0809

Джерело: складено автором

Відповідно до розрахунків коефіцієнта банкрутства за методикою Ліса також можемо зробити висновки про відсутність ризиків банкрутства ТОВ «ІНТЕРАВІА» у 2013-2016 роках.

У 1997 році Таффлер запропонував наступну формулу [60]:

$$Z = 0,53 * X_1 + 0,13 * X_2 + 0,18 * X_3 + 0,16 * X_4, \quad (3.13)$$

$$X_1 = \frac{ОП}{ПЗ_{ср}} = \frac{Ф№2(2190(2195))}{Ф№1(1695_{поч}+1695_{кін})/2}, \quad (3.14)$$

де ОП – операційний прибуток (збиток), тис. грн;

ПЗ<sub>ср</sub> - середня величина поточних зобов'язань, тис. грн.

$$X_2 = \frac{ОК_{ср}}{ПЗ_{ср}} = \frac{Ф№1(1195_{поч}+1195_{кін})/2}{Ф№1(1695_{поч}+1695_{кін})/2}, \quad (3.15)$$

де ОК<sub>ср</sub> - середня величина оборотного капіталу, тис. грн.

$$X_3 = \frac{ПЗ_{ср}}{ВБ_{ср}} = \frac{Ф№1(1695_{поч}+1695_{кін})/2}{Ф№1(1300_{поч}+1300_{кін})/2}, \quad (3.16)$$

де ВБ<sub>ср</sub> - середня величина валюти балансу, тис. грн.

$$X_4 = \frac{ЧД(В)Р}{ВБ_{ср}} = \frac{Ф№2(2000)}{Ф№1(1300_{поч}+1300_{кін})/2}, \quad (3.17)$$

Якщо величина Z-рахунку є більшою за 0,3, то це говорить про те, що у підприємства непогані довгострокові перспективи, а якщо менша 0,2, то банкрутство є дуже вірогідним.

Таблиця 3.4 – Дані щодо розрахунку ймовірності банкрутства за методикою Тафлера

Значення коефіцієнта	Роки			
	2013	2014	2015	2016
X1	-0,198	0,216	1,135	0,852
X2	2,009	1,836	2,184	2,173
X3	0,168	0,176	0,169	0,218
X4	2,004	2,174	2,826	3,379
Z	0,507	0,733	1,368	1,314

Джерело: складено автором

Показники Z-рахунку ТОВ «ІНТЕРАВІА» у 2013-2016 роках перевищує 0,3, таким чином, підприємство є потенційно стійким до ризиків банкрутства.

Крім того, у вітчизняній економіці застосовується найбільш прийнятна система показників У. Бівера, яка дозволяє визначити незадовільну структуру балансу неплатоспроможних підприємств [60].

$$\text{Коефіцієнт Бівера} = \frac{\text{Чистий прибуток} - \text{Амортизація}}{\text{Поточні зобов'язання} + \text{Довгострокові зобов'язання}}, \quad (3.18)$$

$$\text{Рентабельність активів} = \frac{\text{Чистий прибуток}}{\text{Ф№1}(1330-1160-1165)_{\text{поч}} + (1330-1160-1165)_{\text{кін}}/2} * 100, \quad (3.19)$$

$$\text{Фінансовий ліверидж} = \frac{\text{Поточні зобов'язання} + \text{Довгострокові зобов'язання}}{\text{Активи}}, \quad (3.20)$$

$$\text{КПА}_{\text{ЧОК}} = \frac{\text{Власний капітал} + \text{Позаоборотні активи}}{\text{Активи}}, \quad (3.21)$$

$$КП_{зобов'яз} = \frac{\text{Обігові активи}}{\text{Короткострокові зобов'язання}} * 100, \quad (3.22)$$

Нижче у таблиці 3.5 наведемо дані розрахунків фінансової звітності для інтерпретації коефіцієнта банкрутства за методикою Бівера.

Таблиця 3.5 – Дані розрахунку ймовірності банкрутства за методикою Бівера

Значення коефіцієнта	Роки				Інтерпретація показника
	2013	2014	2015	2016	
Коефіцієнт Бівера	-0,15	-0,33	-0,01	0,01	за 5 років до банкрутства
Рентабельність активів	0,00	3,87	19,80	19,22	із задовільним фінансовим станом
Фінансовий ліверидж	48,13	51,50	42,81	40,24	за 5 років до банкрутства
Коефіцієнт покриття активів чистим оборотним капіталом	1,21	1,15	1,17	1,05	за 5 років до банкрутства
Коефіцієнт покриття зобов'язань	41,83	56,08	117,72	63,61	із задовільним фінансовим станом

Джерело: складено автором

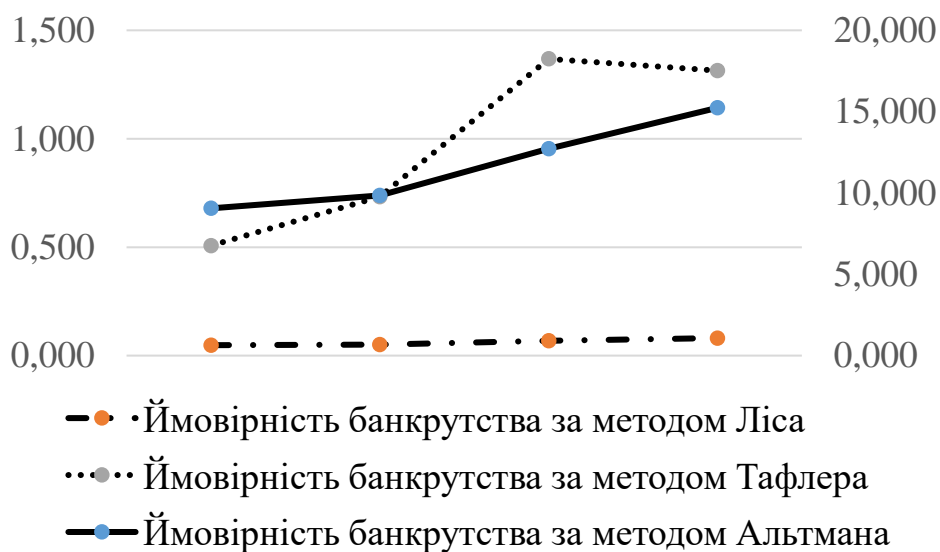


Рисунок 3.5 – Динаміка ймовірності банкрутства за різними методиками у 2013-2016 рр.

Відповідно до розрахунків, наведених у таблиці 3.5, бачимо, що вдалося ідентифікувати потенційні ризики економічної безпеки для підприємства ТОВ «ІНТЕРАВІА», оскільки ризик банкрутства може реалізуватись у найближчі 5 років.

Таким чином, на даному життєвому циклі підприємства слід звернути особливу увагу на обсяги та структуру зобов'язань. Слід зазначити, що накопичені короткострокові та довгострокові зобов'язання є критичними для рівня економічної безпеки підприємства. У другому розділі дипломної роботи ми побудували модель ліквідності балансу, співставили поетапно чотири рівні співвідношень довгострокових та короткострокових зобов'язань та виявили дисбаланс у формуванні активів та пасивів підприємства.

При побудові моделей банкрутства теза щодо недотримання принципу ліквідності балансу підтвердилась. Тобто у подальшому для підтримання надійного рівня економічної безпеки ТОВ «ІНТЕРАВІА» необхідно забезпечити рівновагу формування балансу підприємства, що сприятиме підвищенню рівня економічної безпеки та надасть можливість уникнути ризиків банкрутства.

Стратегічні завдання ТОВ «ІНТЕРАВІА» на 2018-2019 роки з урахуванням підготовки стратегії:

1. скорочення поточних зобов'язань та врівноваження з обсягами найбільш ліквідних активів за рахунок зниження кредиторської заборгованості;
2. обсяги сформованих широколіквідних активів (необоротних активів), вартість яких більше 17 млн. грн., слід врівноважити з короткостроковими пасивами за рахунок:
  - залучення короткострокового банківського кредиту для підвищення поточної ліквідності (резерв залучення позики – 15 млн. грн);
  - формувати довгострокові відносини з контрагентами таким чином, щоб мати можливість розраховуватися з відстрочкою (за векселями виданими);

3. витрати майбутніх періодів формувати в обсягах, що відповідають довгостроковим зобов'язанням, тобто збільшити на 1,648 млн. грн;
4. забезпечити накопичення довгострокових фінансових інвестицій в обсязі до 6,106 млн. грн.

Таким чином, оцінка ефективності супроводжується оцінкою імплементації управлінського рішення. Моніторинг рентабельності операцій потребує розробки відповідного програмного забезпечення, що, в свою чергу, вимагає розробки управлінського рішення.

Вартість розробки програмного забезпечення потребує визначення майбутніх грошових потоків від реалізації управлінського рішення. Для аналізу ефективності даного управлінського рішення потрібно визначити ставку дисконтування з урахуванням інфляції.

Для визначення вартості власного капіталу застосовується модель оцінки довгострокових активів (Capital Assets Pricing Model - CAPM).

Ставка дисконтування (ставка прибутковості) власного капіталу ( $R_e$ ) розраховується за формулою:

$$R_e = R_f + \beta * (R_m - R_f), \quad (3.23)$$

де  $R_f$  - безризикова ставка доходу;

$\beta$  - коефіцієнт, що визначає зміну ціни на акції компанії, в порівнянні зі зміною цін на акції по всіх компаніях даного сегмента ринку;

$(R_m - R_f)$  - премія за ринковий ризик;

$R_m$  - середньоринкові ставки прибутковості на ринку певного регіону [13].

Середньоринкова ставка прибутковості на українському ринку на кінець 2017 року становила 8,2 %.

Для ТОВ «ІНТЕРАВІА» ставка дисконтування (ставка прибутковості) власного капіталу ( $R_e$ ) дорівнює 7,5 %:

$$R_e = 15,02 + 1,1 (8,2 - 15,02).$$

Для визначення оцінки ефективності управлінського рішення з урахуванням інфляції необхідно:

- або скоригувати грошові потоки на середньорічний індекс інфляції, а потім на ставку дисконту;
- або визначити ставку дисконту, яка б враховувала індекс інфляції, і потім скоригувати грошові потоки по новій ставці, яка враховує індекс інфляції:

$$R = (1 + r) * (1 + i) - 1, \quad (3.24)$$

де R - ставка дисконту з урахуванням інфляції;

r - ставка дисконтування для певного проекту без урахування інфляції;

i - середньорічний індекс інфляції [13].

Зазначимо, що рівень інфляції відповідно до даних Державного комітету статистики України за підсумками 2017 року зафіксовано на рівні 13,7 %.

Для аналізу реалізації проекту з метою отримання реальних та об'єктивних даних розрахуємо середній рівень інфляції за попередні 10 років із застосуванням середньої геометричної, оскільки знецінення національної валюти в 2017 році призвело до значного зростання цін.

Динаміку рівня інфляції в Україні в 2007-2017 роках показано в таблиці 3.6.

Таблиця 3.6 – Динаміка рівня інфляції в Україні

Показники	Роки										
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Рівень зростання цін в Україні, %	11,6	22,3	12,3	9,1	4,6	0,02	0,5	24,9	43,3	12,4	13,7

Джерело: складено та розраховано автором за даними Державної служби статистики України



За методологією середньої хронологічної можна розрахувати середньорічний рівень інфляції в Україні в 2017-2017 рр. Середній рівень інфляції в Україні у 2007-2017 роках становить 15,472 %.

Отже, базова ставка дисконтування для аналізу прибутковості ТОВ «ІНТЕРАВІА» буде рівною 24,15 %:

$$R=(1+0,075)*(1+0,1547) - 1.$$

Відповідно до проведених розрахунків бачимо, наскільки суттєво в умовах аналізу реалій української економіки з урахуванням інфляції відрізняється ставка дисконтування.

З метою оцінки обсягу необхідних інвестицій прийнято рішення про пошук пільгового фінансування суб'єктів господарювання серед парабанківських фінансових установ. Для обґрунтування залучення ресурсів на пільгових умовах необхідно пред'явити проект необхідного обсягу залучення коштів (таблиця 3.7).

Таблиця 3.7 – Розрахунок необхідної суми початкових інвестицій

Показник	Сума, тис. грн
Витрати на оформлення документів підприємства	20
Вартість розробки дизайну	18
Укладення 5-річних контрактів щодо обслуговування програмного забезпечення	200
Розробка програмного забезпечення з моніторингу ризиків	600
Додатковий супровід (юридичний)	20
Початкові інвестиції всього	858

Джерело: розраховано автором за даними фінансової звітності

Таким чином, обсяг фінансування, який маємо залучити від кредиторів/інвесторів на розробку та запровадження інноваційного програмного забезпечення становить 858 тис. грн.

Відобразимо грошові потоки операційної діяльності ТОВ «ІНТЕРАВІА» як результат реалізації проекту з моніторингу ризиків (табл. 3.8).

Таблиця 3.8 – Грошові потоки, що генерує операційна діяльність ТОВ «ІНТЕРАВІА»

Показник	Рік				
	2018	2019	2020	2021	2022
Щорічний грошовий потік, грн.	545944	545944	545944	545944	545944
Початкові інвестиції, грн.	858000				

Джерело: розраховано автором за даними фінансової звітності

Отже, для розрахунку ефективності імплементації рішення з розробки інноваційного програмного забезпечення ТОВ «ІНТЕРАВІА» необхідна сума початкових інвестицій складає 858 тис. грн. з урахуванням витрат на оплату праці. Розрахуємо відносні показники реалізації управлінського рішення (табл. 3.9).

Таблиця 3.9 – Дані ефективності проекту розробки програмного забезпечення ТОВ «ІНТЕРАВІА»

Показник	Значення
NPV (чистий дисконтований дохід - Net Present Value)	636065,10
ARR (середня норма рентабельності - Average rate of return)	63,63
PI (індекс рентабельності - Profitability Index), %	1,74
ПО (термін окупності вкладених коштів - Pay-Back Period), місяців (дисконтований період окупності)	1,57
Ставка дисконтування	24,15
Термін реалізації, роки	5,00
Початкові витрати, тис. грн.	858,00

Джерело: розраховано автором за даними фінансової звітності

Отже, розрахувавши показники ефективності запровадження системи моніторингу за підприємницькими та ціновими ризиками на ТОВ «ІНТЕРАВІА», можемо зробити наступні висновки:

- підприємство генеруватиме додатковий чистий дисконтований дохід у досліджуваному періоді, який дорівнюватиме 636065,10 тис. грн., у місячному еквіваленті більше 45 тис. грн.;
- середня норма рентабельності підвищиться до 63 %, що в умовах нестабільної економічної ситуації та загальній стагнації в економіці є надзвичайно позитивним явищем;
- індекс рентабельності 1,74 %;
- про реалізацію терміну окупності проекту за відповідних обсягів інвестування ТОВ «ІНТЕРАВІА» можна було констатувати вже на другому місяці роботи інноваційного моніторингу.

Отже, запуск інноваційної системи моніторингу ризиків надає можливість підприємству підвищити рівень економічної безпеки за рахунок генерування додаткового чистого доходу, який має бути спрямовано на врівноваження балансу, а саме зниження кредиторської заборгованості та спрямування кошів на інвестування.

## ВИСНОВКИ

Організація авіаційних перевезень потребує значних ресурсів для забезпечення високоякісних послуг, оскільки конкуренція на ринку авіаційних перевезень пасажирів значно зростає.

У теоретичному дослідженні визначено, рівень організації перевезень пасажирів авіаційним транспортом визначається ефективністю відповідного процесу. Нами встановлено, що ефективність вимірюється рядом якісних та кількісних параметрів, що визначають рівень організації перевезень пасажирів авіаційним транспортом. Для даної авіаційної сфери характерна висока концентрація на ринку окремих суб'єктів господарювання, які є монополістами. Так, ефективність авіаперевезень визначається як «категорія, яка характеризує результативність авіатранспортної діяльності при здійсненні повітряних перевезень, що забезпечують конкурентоздатність компанії на ринку». У залежності від підходу до визначення ефективності розрізняють базові напрями підвищення ефективності авіаційних перевезень. Найбільш поширеними методами оцінки ефективності авіаційних перевезень пасажирів є визначення показників рентабельності за кожним із напрямів послуг, що надаються. Доцільно визначити усі витрати, що безпосередньо відносяться до окремого напрямку надання послуг, які виконуються компанією у процесі організації авіаційних перевезень.

Також у рамках дипломного дослідження нами здійснено деталізований аналіз внутрішнього та зовнішнього середовища функціонування ТОВ «ІНТЕРАВІА».

Слід зазначити, що ефективність організації перевезень пасажирів у цілому на підприємстві оцінюється як достатня. Перш за все, варто зазначити про низький рівень конкурентоспроможності підприємства серед підприємств-конкурентів через відсутність стратегії розвитку підприємства. Хоча транзакції є рентабельними, проте дана тенденція є тимчасовою. Конкуренція на даному ринку значно зростає, окрім того держава намагається контролювати ринок

авіаційних перевезень пасажирів з метою дотримання правил “здорової” конкуренції. Цінова політика, як і політика конкурентів, знаходиться на ідентичному рівні ж рівні, проте якість послуг значно нижча від підприємства значно нижча.

Діяльність підприємства в цілому не є збитковою, хоча є систематичні збої комп’ютерного обладнання, яке потребує модернізації.

Особливої уваги та захисту потребує інформаційна система. У XXI столітті у зв’язку зі стрімким розвитком інформаційних технологій питання захисту даних у мережі Інтернет потребує розробки та впровадження спеціальних заходів.

Проблемними є питання збоїв серверів, що знижують швидкість обслуговування пасажирів та зменшують рівень задоволеності брендом. Обладнання, що надасть можливість безперебійного функціонування роботи серверів, потребує оновлення у найближчій перспективі.

Значним недоліком ТОВ «ІНТЕРАВІА» є відсутність системи у обслуговуванні напряму бізнес-авіації. Даний процес організовано неефективно. Зокрема, слід зазначити, що даний розвиток даного напряму створить потенційні умови для зростання прибутків та іміджу підприємства у майбутньому.

Потенційно розвиток напряму обслуговування бізнес-авіації залежить саме від рівня обслуговування не тільки з урахуванням роботи технічної складової, але й кваліфікації та вмінь персоналу.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР [Електронний ресурс]. – Верховна рада України/ Режим доступу до ресурсу:  
<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>
2. Повітряний кодекс України [Електронний ресурс]. – Верховна рада України/ Режим доступу до ресурсу:  
<http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 [Електронний ресурс]. – Верховна рада України/ Режим доступу до ресурсу:  
[http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_038)
4. Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності» [Електронний ресурс]. – Верховна рада України/ Режим доступу до ресурсу:  
<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/222-19>
5. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28.05.1999 [Електронний ресурс]. – Верховна рада України/ Режим доступу до ресурсу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_594)
6. Гелетуха Г.Н. Спецмашины аэропортов: справочник [Текст]/ Г.Н. Гелетуха, В.И. Лычик, В.Е. Канарчук. – М.: Транспорт, 1980. – 351 с.
7. Канарчук В.Е. Механизация технологических процессов в аэропортах: учеб. для вузов / В.Е. Канарчук, А.Д. Чигринец. – М.: Транспорт, 1986. – 255 с.
8. Канарчук В.Е. Средства обслуживания авиаперевозок [Текст] / В.Е. Канарчук, А.Д. Чигринец, В.Н. Ленчевский. – К.: Техника, 1987. – 136 с.
9. Русинов И.Я. Организация воздушных перевозок: учеб. пособие/ под общ. ред. И.Я. Русинова / И.Я. Русинов, Л.А. Цеханович, В.А. Подшипков. – М.: Транспорт, 1976. – 184 с.
10. Инвестиции в IT готовят аэропорты к увеличению пассажиропотока. – [Электронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.sita.aero/ru/content/investitsii-v-it-gotovyat-aeroporty-k-velicheniyu-passazhiropotoka>

11. Инвестиции в IT готовят аэропорты к увеличению пассажиропотока. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.sita.aero/ru/content/investitsii-v-it-gotovyat-aeroporty-k-uvvelicheniyu-passazhiropotoka>
12. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс]. – Верховна рада України/ Режим доступу до ресурсу:  
<http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
13. Оценка готовности к IPO [Электронный ресурс] // Ernst&Young. – Режим доступа: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-ipo-readiness-rus/\\$FILE/EY-ipo-readiness-rus.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-ipo-readiness-rus/$FILE/EY-ipo-readiness-rus.pdf).
14. Тутуров С.А. Оцінка ефективності діяльності авіакомпанії і шляхи її підвищення / С.А. Татуров, М.В.Найшев // Науковий вісник МГТУ ГА. – 2006.- С. 106-123
15. Козловський К.В. Міжнародний досвід в управлінні діловими перевезеннями як елемент підвищення конкурентоспроможності української бізнес-авіації / К.В. Козловський // Актуальні проблеми міжнародних відносин. – Випуск 93. – 2014. – С. 246-256
16. Павленко В.Ю. Конкуренція як фактор ризику ринку наземного обслуговування в аеропортах України / В.Ю. Павленко / Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. – 2016. – Випуск 4, С. 117-132
17. Крипко О.М. Особливості діяльності хендлінгових компаній на ринку авіаперевезень / О.М. Крипко, О.В. Назаренко // Вісник економіки транспорту і промисловості, № 49. – 2015.- С. 242-256
18. Баран Р.Т. Управління конкурентоспроможністю авіакомпаній України на основі інноваційних підходів / Р.Т. Баран // Вісник Національного університету “Львівська політехніка”, Випуск 14. – 2013. – С. 207 – 218
19. Паламарчук Ю.В. Дослідження взаємодії суб’єктів цивільної авіації – хендлінгів та авіакомпаній / Ю.В. Паламарчук, І.В. Шевченко // Вісник КНУТД, № 6. – 2013. – С. 214-224

20. Руппель К.К. Основные индикаторы и проблемы функционирования воздушного транспорта / К.К. Руппель// Развитие народного-хозяйственных комплексов, №7. – 2012. – С. 63-68.
21. Офіційний сайт IATA. Підсумки діяльності авіаіндустрії у 2017 році [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу:  
[IATA annual review 2017](#)
22. U.S. Gulf Coast Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу:
23. Аэрофлот. Международный рынок пассажирских авиаперевозок 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу:  
<http://ar2016.aeroflot.ru/reports/aeroflot/annual/2016/gb/Russian/1015/.html>
24. Сайт державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/11308.pdf>
25. Ground handling financial and M&A overview 2016. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.slideshare.net/DidierBrchemier/ground-handling-financial-and-ma-overview>
26. Абрамова О.В. Аналіз витрат операційної діяльності підприємства. - Рукопис. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.09 - Бухгалтерський облік, аналіз та аудит (за видами економічної діяльності). - ДВНЗ "Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана". - Київ, 2015.
27. Бірман Г. Економічний аналіз інвестиційних проєктів / Г. Бірман, С. Шмідт; [пер. з англ. Л.П. Бєлих]. – М.: Банки і біржі, ЮНИТИ, 2002. – 485 с.
28. Бланк И.А. Инвестиционный менеджмент : учебн. курс / И.А. Бланк. – К. : Изд-во "ЭльгаН", "Ника-центр", 2001. – 448 с.
29. Бланк И.А. Управление капиталом: учебн. курс / И.А.Бланк. – К.: Изд-во "Ника-Центр", "Эльга", 2004. – 576 с.
30. Вергун А.М. Сучасні підходи до оцінки рівня фінансової безпеки підприємства / А.М. Вергун // Ефективна економіка. - 2015. - № 6, С. 28.



31. Войнаренко М.П. Формування системи попередження, прогнозування і подолання банкрутства промислових підприємств. / М.П. Войнаренко, І.В. Троц // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2015. – №4 (20). – С. 272-278. – [Електронний ресурс] – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2015/n4.html>.
32. Гега П.Т. Деякі особливості банкрутства в Україні та недоліки правового регулювання – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://bankrotam.net/ua/prints/article1/>.
33. Говорушко Т.А. Управління ефективністю діяльності підприємств на основі вартісно-орієнтованого підходу: монографія Т.А. Говорушко, Н.І. Клімаш. – К.: Логос. – 2013. – 204 с.
34. Гочаров В.М. Організація системи формування механізму інноваційного забезпечення економічної безпеки конкурентоздатного підприємства: [монографія]/ В.М. Гончаров, Д.В.Солоха, Я.В. Васьковська. –Донецьк: СПД Купр'янов В. С., 2010. – 416 с.
35. Градобоев Е.В. Особенности оценки эффективности деятельности промышленных предприятий: автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. экон. наук: спец. 08.00.05 “Экономика и управление народным хозяйством”/ Е.В. Градобоев. – Иркутск, 2012. – 24 с.
36. Державна служба статистики України. Статистичний збірник Державна служба статистики України «Діяльність суб'єктів господарювання», 2014, С. 39. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
37. Дивнич О.Д. Формальні методи оцінки ефективності проектних рішень / О.Д. Дивнич // Науковий вісник Херсонського державного університету. Випуск 6. Частина 2. – 2014, С. 155-158.
38. Кваско А.В. Механізм підвищення конкурентоспроможності промислового підприємства / А.В. Кваско // Вісник Львівського політехнічного університету. – 2015. – № 4, С. 105-113.

39. Козаченко Г.В. Економічна безпека підприємств: сутність та механізм забезпечення / Г.В.Козаченко, В.П.Пономарьов, О.М.Ляшенко // Монографія. – К.: Лібра. – 2003. – 280 с.
40. Коломієць Н.І. Запобігання банкрутству малих підприємств / Н.І. Коломієць // Лісове господарство, лісова, паперова і деревообробна промисловість: міжвідомчий наук.-техніч. збірник. – 2004. – Вип. 29. – С. 248-256.
41. Лапин, Е.В. Экономический потенциал предприятия: монография / Е.В. Лапин. – Сумы : Университетская книга, 2002. – 310 с.
42. Лук'янихін В.О. Потенціал системи управління та персонал сучасної організації / В.О. Лук'янихін // Вісник «СумДУ». – Суми, 2014. – № 9 (68). – С. 34–47.
43. Маренич Т.Г. Методи обліку витрат і калькулювання собівартості продукції/ Т.Г. Маренич // Бухгалтерський облік і аудит. – 2016. - №12. – С. 19-26.
44. Непочатенко О.О. Фінанси підприємств [текст]: підручник/ О.О. Непочатенко, Н.Ю. Мельничук - К.: «Центр учбової літератури», 2013. - 504 с.
45. Офіційний Бюлетень PWC -Україна [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу:  
[https://www.pwc.com/ua/uk/services/corporate\\_trainings/assets/IC\\_risk\\_managementN\\_UKR.pdf](https://www.pwc.com/ua/uk/services/corporate_trainings/assets/IC_risk_managementN_UKR.pdf)
46. Офіційний сайт енциклопедії Вікіпедія [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Коефіцієнт\\_бета](https://uk.wikipedia.org/wiki/Коефіцієнт_бета)
47. Сорока Р.С. Оптимізація структури капіталу за критерієм максимізації рівня фінансової рентабельності / Р.С. Сорока // Науковий вісник НЛТУ України. – 2013. – Вип. 23.16, С. 353-368.
48. Стратегічні та організаційні напрями здійснення процесу змін на вітчизняних підприємствах// Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки, 2014 №4 Т.3, С. 121-136

49. Сунцова О.О. Міжнародна податкова конкуренція. / О.О. Сунцова // Звіт про податкові системи, про їх міжнародну конкуренцію. - 2014. - 1, С. 35.
50. Трансфертне ціноутворення / Під заг. ред. М.М. Данюк. - К.: ДП «СВЦ», 2016. - 64 с.
51. Штангрет А.М. Антикризове управління підприємством: навч. посібник / А.М. Штангрет, О.І. Копилюк. – К.: Знання, 2007. – 335 с.
52. Штулер Г.Г. Роль прибутку в системі показників ефективності стратегічного управління / Г.Г. Штулер // Науковий вісник Ужгородського університету. – Серія: Економіка. – 2011. – Вип. 34. – С. 136-140.
53. Юдіна М.І. Факторно-критеріальна оцінка у формуванні витрат виробництва/ М.І. Юдіна // Вісник Хмельницького національного університету. – 2014. - № 5, Т. 1, С. 138-141.
54. Янковський О.Г. Критичний аналіз внутрішньої норми прибутку як показника оцінки інвестиційних проектів / О.Г. Янковський, В.В. Мельник // Вісник соціально-економічних досліджень, 2012. - вип. 2 (45), С. 196- 205
55. Офіційний сайт енциклопедії Вікіпедія [Електронний ресурс]. - Режим доступу до ресурсу: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Коефіцієнт\\_бета](https://uk.wikipedia.org/wiki/Коефіцієнт_бета)
56. Офіційний Бюлетень НБУ від 01.01.2018 [Електронний ресурс]. - Режим доступу до ресурсу: <http://www.bank.gov.ua/files/stat.pdf>
57. Action 13: Guidance on the Implementation of Transfer Pricing Documentation and Countryby Country Reporting /OECD [Electronic resource]. –Mode of access:  
<http://www.oecd.org/ctp/bepsaction13guidanceimplementationtpdocumentationbcreporting.pdf>
58. NPV и IRR: оценка эффективности проекта [Електронний ресурс]. - Режим доступу до ресурсу:  
<http://fd.ru/articles/38764-npv-i-irr-otsenka-effektivnosti-proekta>
59. Practical Manual on Transfer Pricing for Developing Countries / Unated Nations. - 2013. - 600 p.

60. Добринь С.В. Організація системи управління фінансовими ресурсами підприємства / С. В. Добринь // Інвестиції: практика та досвід. – 2015. – №10. – С. 37-40.
61. Офіційний сайт ТОВ “ІНТЕРАВІА” [Електронний ресурс]. - Режим доступу до ресурсу: <http://interavia.ua/uk/>

## ДОДАТКИ

## Додаток А

## Співставлення функціональних профілів конкурентів

№	Найменування показника	«Міжнародні авіалінії України»					«Азур Ейр Україна»					«ЯнЕйр»					«ІНТЕРАВІА»				
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1	Ринкова частка					5		2				1								3	
2	Обсяг продажу					5	1					1						2			
3	Фінансовий результат від операційної діяльності																				
4	Чистий прибуток/збиток					5		1								4					4
5	Рівень рентабельності					5					5					4					4
6	Рівень витрат		2							3			2					2			
7	Період обороту оборотного капіталу																				
8	Продуктивність праці					4					5					4					2
9	Різноманітність асортименту послуг					4					4					4					2
10	Вартість послуг					3										3					3
11	Адаптивність каналів збуту	1									4					3					2
12	Рівень сучасності устаткування					5					5					5					2
13	Забезпечення товарними запасами																				
14	Сервіс					2															
15	Рекламні заходи					3					4					3					3
16	Рекламні заходи					5					5					4					3
17	Стимулювання клієнтів					4										3					3
18	Стимулювання найманих робітників																				
19	Репутація фірми					4					2					2					2
20	Додаткові послуги					5					2					3					3
Сумарна оцінка конкурентоспроможності		72					58					57					51				

## Додаток Б

## Фінансово-господарська звітність компанії

## БАЛАНС СТАНОМ НА 2012 РІК

Актив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
<b>I. Необоротні активи</b>			
Нематеріальні активи:			
- залишкова вартість	10	56	32
- первісна вартість	11	142	142
- накопичена амортизація	12	( -86 )	( -110 )
Незавершене будівництво	20	0	8
Основні засоби:			
- залишкова вартість	30	24041	25855
- первісна вартість	31	84111	87650
- знос	32	( -60070 )	( -61795 )
Довгострокові біологічні активи:			
- справедлива (залишкова) вартість	35	0	0
- первісна вартість	36	0	0
- накопичена амортизація	37	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:			
- які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	40	0	0
- інші фінансові інвестиції	45	0	0
Довгострокова дебіторська заборгованість	50	0	0
Справедлива (залишкова) вартість інвестиційної нерухомості	55	0	0
Первісна вартість інвестиційної нерухомості	56	0	0
Знос інвестиційної нерухомості	57	0	0
Відстрочені податкові активи	60	0	0
Гудвіл	65	0	0
Інші необоротні активи	70	0	0
Гудвіл при консолідації	75	0	0
<b>Усього за розділом I</b>	<b>80</b>		
<b>II. Оборотні активи</b>			
Виробничі запаси	100	631	848
Поточні біологічні активи	110	0	0
Незавершене виробництво	120	0	1099
Готова продукція	130	0	0
Товари	140	298	290
Векселі одержані	150	0	0
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги:			
- чиста реалізаційна вартість	160	8671	6612
- первісна вартість	161	8671	6612
- резерв сумнівних боргів	162	0	0
Дебіторська заборгованість за рахунками:			
- за бюджетом	170	4193	3345
- за виданими авансами	180	0	0

- з нарахованих доходів	190	0	0
- із внутрішніх розрахунків	200	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	210	786	1225
Поточні фінансові інвестиції	220	0	0
Грошові кошти та їх еквіваленти:			
- в національній валюті	230	340	423
- у т.ч. в касі	231	4	4
- в іноземній валюті	240	616	110
Інші оборотні активи	250	100	119
<b>Усього за розділом II</b>	<b>260</b>		
<b>III. Витрати майбутніх періодів</b>	<b>270</b>	462	1388
<b>IV. Необоротні активи та групи вибуття</b>	<b>275</b>	0	0
<b>Баланс</b>	<b>280</b>		
<b>Пасив</b>	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
<b>I. Власний капітал</b>			
Статутний капітал	300	1000	1000
Пайовий капітал	310	0	0
Додатковий вкладений капітал	320	822	822
Інший додатковий капітал	330	0	0
Резервний капітал	340	250	250
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	350	21971	23092
Неоплачений капітал	360	0	0
Вилучений капітал	370	0	0
Накопичена курсова різниця	375	0	0
<b>Усього за розділом I</b>	<b>380</b>	24043	25164
<b>Частка меншості</b>	<b>385</b>	0	0
<b>II. Забезпечення наступних виплат та платежів</b>			
Забезпечення виплат персоналу	400	0	0
Інші забезпечення	410	0	0
Сума страхових резервів	415	0	0
Сума часток перестраховиків у страхових резервах	416	0	0
Цільове фінансування	420	0	0
З рядка 420 графа 4 Сума благодійної допомоги (421)	421	0	
<b>Усього за розділом II</b>	<b>430</b>	0	0
<b>III. Довгострокові зобов'язання</b>			
Довгострокові кредити банків	440	0	0
Інші довгострокові фінансові зобов'язання	450	0	0
Відстрочені податкові зобов'язання	460	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	470	7369	9663
<b>Усього за розділом III</b>	<b>480</b>	7369	9663
<b>IV. Поточні зобов'язання</b>			
Короткострокові кредити банків	500	0	0
Поточна заборгованість за довгостроковими зобов'язаннями	510	1151	113
Векселі видані	520	0	0
Кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги	530	4467	3475
Поточні зобов'язання за розрахунками:			

- з одержаних авансів	540	0	0
- з бюджетом	550	118	179
- з позабюджетних платежів	560	45	63
- зі страхування	570	492	483
- з оплати праці	580	938	1024
- з учасниками	590	34	35
- із внутрішніх розрахунків	600	0	0
Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами та групами вибуття, утримуваними для продажу	605	0	0
Інші поточні зобов'язання	610	1537	1155
<b>Усього за розділом IV</b>	<b>620</b>	<b>8782</b>	<b>6527</b>
<b>V. Доходи майбутніх періодів</b>	<b>630</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Баланс</b>	<b>640</b>		

## Звіт про фінансові результати за 2012 рік

### I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За попередній період
Доход (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	10	95834	102197
Податок на додану вартість	15	-4238	-4412
Акцизний збір	20	0	0
Інші вирахування з доходу	30	0	0
Чистий доход (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	35	91596	97785
Собівартість реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	40	( -85814 )	( -86403 )
Валовий прибуток:			
- прибуток	50	5782	11382
- збиток	55	0	0
Інші операційні доходи	60	6497	22566
У т.ч. дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції, одержаних у наслідок сільськогосподарської діяльності	61	0	0
Адміністративні витрати	70	( -6470 )	-6109
Витрати на збут	80	( -408 )	( -334 )
Інші операційні витрати	90	( -4091 )	( -23797 )
У т.ч. витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції, одержаних у наслідок сільськогосподарської діяльності	91	0	0
Фінансові результати від операційної діяльності:			
- прибуток	100	1310	3708
- збиток	105	0	0
Доход від участі в капіталі	110	0	0
Інші фінансові доходи	120	0	33
Інші доходи	130	1626	381
З рядка 130 графа 3 Дохід, пов'язаний з благодійною допомогою (131)	131	0	
Фінансові витрати	140	( -974 )	( -324 )



Втрати від участі в капіталі	150	0	0
Інші витрати	160	( -309 )	0
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	165	0	0
<b>Фінансові результати від звичайної діяльності до оподаткування:</b>			
- прибуток	170	1653	3798
- збиток	175	0	0
У т.ч. прибуток від припиненої діяльності та/або прибуток від переоцінки необоротних активів та групи вибуття у наслідок припинення діяльності	176	0	0
У т.ч. збиток від припиненої діяльності та/або збиток від переоцінки необоротних активів та групи вибуття у наслідок припинення діяльності	177	0	0
Податок на прибуток від звичайної діяльності	180	( -433 )	( -766 )
Дохід з податку на прибуток від звичайної діяльності	185	0	0
<b>Фінансові результати від звичайної діяльності:</b>			
- прибуток	190	1220	3032
- збиток	195	0	0
<b>Надзвичайні:</b>			
- доходи	200	0	0
- витрати	205	0	0
Податки з надзвичайного прибутку	210	0	0
Частка меншості	215	0	0
<b>Чистий:</b>			
- прибуток	<b>220</b>	1220	3032
- збиток	<b>225</b>	0	0
<b>Забезпечення матеріального заохочення</b>	<b>226</b>	0	0

## II. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Найменування показника	Код рядка	За звітний період	За попередній період
Матеріальні затрати	230	39706	41677
Витрати на оплату праці	240	16172	14256
Відрахування на соціальні заходи	250	5296	4602
Амортизація	260	5591	3755
Інші операційні витрати	270	28035	39409
Разом	280	94800	103699

## III. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За попередній період
Середньорічна кількість простих акцій	300	50	50
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	310	50	50
Чистий прибуток, (збиток) на одну просту акцію	320	0,0244	0,06064
Скоригований чистий прибуток, (збиток) на одну просту акцію	330	0,0244	0,06064
Дивіденди на одну просту акцію	340	0,002	0,002

## БАЛАНС СТАНОМ НА 2013 РІК

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
<b>I. Необоротні активи</b>			
Нематеріальні активи:	1000	0	20
первісна вартість	1001	142	142
накопичена амортизація	1002	-110	-122
Незавершені капітальні інвестиції	1005	8	0
Основні засоби:	1010	25855	33674
первісна вартість	1011	87650	88045
знос	1012	-61795	-54371
Інвестиційна нерухомість:	1015	0	0
первісна вартість	1016	0	0
знос	1017	0	0
Довгострокові біологічні активи:	1020	0	0
первісна вартість	1021	0	0
накопичена амортизація	1022	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	0	0
інші фінансові інвестиції	1035	0	0
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	0	0
Відстрочені податкові активи	1045	0	0
Гудвіл	1050	0	0
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	0	0
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	0	0
Інші необоротні активи	1090	0	0
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1095</b>	<b>25895</b>	<b>33694</b>
<b>II. Оборотні активи</b>			
Запаси	1100	2237	1114
Виробничі запаси	1101	848	838
Незавершене виробництво	1102	1099	59
Готова продукція	1103	0	0
Товари	1104	290	218
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Депозити перестраховування	1115	0	0
Векселі одержані	1120	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	6612	6795
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	0	0
з бюджетом	1135	3337	3403
у тому числі з податку на прибуток	1136	1192	915
з нарахованих доходів	1140	0	0
із внутрішніх розрахунків	1145	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	1232	1160
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	533	677

Готівка	1166	4	3
Рахунки в банках	1167	529	674
Витрати майбутніх періодів	1170	1388	1556
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	0	0
у тому числі в:			
резервах довгострокових зобов'язань	1181	0	0
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	0	0
резервах незароблених премій	1183	0	0
інших страхових резервах	1184	0	0
Інші оборотні активи	1190	120	150
<b>Усього за розділом II</b>	1195	15459	14855
<b>III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття</b>	1200	0	0
<b>Баланс</b>	1300	41354	48549
<b>Пасив</b>	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
<b>I. Власний капітал</b>			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	1000	1000
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	0	0
Капітал у дооцінках	1405	0	0
Додатковий капітал	1410	822	822
Емісійний дохід	1411	44	44
Накопичені курсові різниці	1412	0	0
Резервний капітал	1415	250	250
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	23092	23108
Неоплачений капітал	1425	0	0
Вилучений капітал	1430	0	0
Інші резерви	1435	0	0
<b>Усього за розділом I</b>	1495	25164	25180
<b>II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення</b>			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	0	0
Пенсійні зобов'язання	1505	0	0
Довгострокові кредити банків	1510	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	9663	14804
Довгострокові забезпечення	1520	0	0
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	0	0
Цільове фінансування	1525	0	0
Благодійна допомога	1526	0	0
Страхові резерви, у тому числі:	1530	0	0
резерв довгострокових зобов'язань; (на початок звітнього періоду)	1531	0	0
резерв збитків або резерв належних виплат; (на початок звітнього періоду)	1532	0	0
резерв незароблених премій; (на початок звітнього періоду)	1533	0	0
інші страхові резерви; (на початок звітнього періоду)	1534	0	0
Інвестиційні контракти;	1535	0	0

Призовий фонд	1540	0	0
Резерв на виплату джек-поту	1545	0	0
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1595</b>	<b>9663</b>	<b>14804</b>
<b>III. Поточні зобов'язання і забезпечення</b>			
Короткострокові кредити банків	1600	0	0
Векселі видані	1605	0	0
Поточна кредиторська заборгованість:	1610	113	0
за довгостроковими зобов'язаннями			
за товари, роботи, послуги	1615	3475	5396
за розрахунками з бюджетом	1620	179	190
за у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0
за розрахунками зі страхування	1625	483	515
за розрахунками з оплати праці	1630	1024	1082
за одержаними авансами	1635	0	0
за розрахунками з учасниками	1640	35	40
із внутрішніх розрахунків	1645	0	0
за страховою діяльністю	1650	0	0
Поточні забезпечення	1660	0	0
Доходи майбутніх періодів	1665	0	0
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	1218	1342
<b>Усього за розділом III</b>	<b>1695</b>	<b>6527</b>	<b>8565</b>
<b>IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття</b>	1700	0	0
<b>V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду</b>	1800	0	0
<b>Баланс</b>	<b>1900</b>	<b>41354</b>	<b>48549</b>

### Звіт про фінансові результати за 2013 рік

#### I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	90092	91596
Чисті зароблені страхові премії	2010	0	0
Премії підписані, валова сума	2011	0	0
Премії, передані у перестраховання	2012	0	0
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013	0	0
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014	0	0
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	( -83835 )	( -85814 )
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	0	0
Валовий: прибуток	2090	6257	5782
Валовий: збиток	2095	0	0
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових	2105	0	0

зобов'язань			
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	0	0
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111	0	0
Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112	0	0
Інші операційні доходи	2120	4160	6497
Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121	0	0
Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122	0	0
Адміністративні витрати	2130	(-6394)	(-6470)
Витрати на збут	2150	(-293)	(-408)
Інші операційні витрати	2180	(-5221)	(-4091)
Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181	0	0
Витрат від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	0	0
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	0	1310
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	(-1491)	0
Дохід від участі в капіталі	2200	0	0
Інші фінансові доходи	2220	0	0
Інші доходи	2240	3208	1626
Дохід від благодійної допомоги	2241	0	0
Фінансові витрати	2250	(-1406)	(-974)
Втрати від участі в капіталі	2255	0	0
Інші витрати	2270	(-18)	(-309)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	293	1653
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	0	0
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-177	-433
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	0	0
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	116	1220
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	0	0

## II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	0	0
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	0	0
Накопичені курсові різниці	2410	0	0
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	0	0
Інший сукупний дохід	2445	0	0
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	0	0

Податок на прибуток, пов'язаний з ін. сукуп. доходом	2455	0	0
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	0	0
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	0	0

### III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Матеріальні затрати	2500	36263	39706
Витрати на оплату праці	2505	16683	16172
Відрахування на соціальні заходи	2510	5595	5296
Амортизація	2515	3397	5591
Інші операційні витрати	2520	30121	28035
Разом	2550	92059	94800

### IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Середньорічна кількість простих акцій	2600	50000	50000
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	50000	50000
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	2,3	24,4
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	2,3	24,4
Дивіденди на одну просту акцію	2650	2	2

## БАЛАНС СТАНОМ НА 2014 РІК

Актив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
<b>I. Необоротні активи</b>			
Нематеріальні активи:	1000	20	2
первісна вартість	1001	142	142
накопичена амортизація	1002	-122	-140
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0	0
Основні засоби:	1010	33674	32428
первісна вартість	1011	88045	85409
знос	1012	-54371	-52981
Інвестиційна нерухомість:	1015	0	0
первісна вартість	1016	0	0
знос	1017	0	0
Довгострокові біологічні активи:	1020	0	0
первісна вартість	1021	0	0
накопичена амортизація	1022	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	0	0
інші фінансові інвестиції	1035	0	0
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	0	0
Відстрочені податкові активи	1045	0	2090
Гудвіл	1050	0	0
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	0	0
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	0	0
Інші необоротні активи	1090	0	0
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1095</b>	<b>33694</b>	<b>34520</b>
<b>II. Оборотні активи</b>			
Запаси	1100	1114	1389
Виробничі запаси	1101	838	1151
Незавершене виробництво	1102	59	16
Готова продукція	1103	0	0
Товари	1104	218	222
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Депозити перестраховування	1115	0	0
Векселі одержані	1120	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	6795	9864
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	0	0
з бюджетом	1135	3403	2976
у тому числі з податку на прибуток	1136	915	207
з нарахованих доходів	1140	0	0
із внутрішніх розрахунків	1145	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	1160	769
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	677	1172

Готівка	1166	3	2
Рахунки в банках	1167	674	1170
Витрати майбутніх періодів	1170	1556	1385
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	0	0
у тому числі в:			
резервах довгострокових зобов'язань	1181	0	0
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	0	0
резервах незароблених премій	1183	0	0
інших страхових резервах	1184	0	0
Інші оборотні активи	1190	150	90
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1195</b>	<b>14855</b>	<b>17645</b>
<b>III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття</b>	<b>1200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Баланс</b>	<b>1300</b>	<b>48549</b>	<b>52165</b>
<b>Пасив</b>	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
<b>I. Власний капітал</b>			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	1000	1000
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	0	0
Капітал у дооцінках	1405	0	0
Додатковий капітал	1410	822	822
Емісійний дохід	1411	44	44
Накопичені курсові різниці	1412	0	0
Резервний капітал	1415	250	250
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	23108	23229
Неоплачений капітал	1425	0	0
Вилучений капітал	1430	0	0
Інші резерви	1435	0	0
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1495</b>	<b>25180</b>	<b>25301</b>
<b>II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення</b>			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	0	0
Пенсійні зобов'язання	1505	0	0
Довгострокові кредити банків	1510	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	14804	17730
Довгострокові забезпечення	1520	0	0
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	0	0
Цільове фінансування	1525	0	0
Благодійна допомога	1526	0	0
Страхові резерви, у тому числі:	1530	0	0
резерв довгострокових зобов'язань; (на початок звітнього періоду)	1531	0	0
резерв збитків або резерв належних виплат; (на початок звітнього періоду)	1532	0	0
резерв незароблених премій; (на початок звітнього періоду)	1533	0	0
інші страхові резерви; (на початок звітнього періоду)	1534	0	0
Інвестиційні контракти;	1535	0	0
Призовий фонд	1540	0	0
Резерв на виплату джек-поту	1545	0	0



<b>Усього за розділом II</b>	1595	14804	17730
<b>III. Поточні зобов'язання і забезпечення</b>			
Короткострокові кредити банків	1600	0	0
Векселі видані	1605	0	0
Поточна кредиторська заборгованість:			
за довгостроковими зобов'язаннями	1610	0	0
за товари, роботи, послуги			
за розрахунками з бюджетом	1620	190	350
за у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0
за розрахунками зі страхування	1625	515	811
за розрахунками з оплати праці	1630	1082	927
за одержаними авансами	1635	0	0
за розрахунками з учасниками	1640	40	42
із внутрішніх розрахунків	1645	0	0
за страховою діяльністю	1650	0	0
Поточні забезпечення	1660	0	0
Доходи майбутніх періодів	1665	0	0
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	1342	1358
<b>Усього за розділом III</b>	1695	8565	9134
<b>IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття</b>	1700	0	0
<b>V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду</b>	1800	0	0
<b>Баланс</b>	1900	48549	52165

## Звіт про фінансові результати за 2014 рік

### I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	109463	90092
Чисті зароблені страхові премії	2010	0	0
Премії підписані, валова сума	2011	0	0
Премії, передані у перестраховання	2012	0	0
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013	0	0
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014	0	0
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(-99.513)	(-83.835)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	0	0
Валовий: прибуток	2090	9950	6257
Валовий: збиток	2095	0	0
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	0	0
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	0	0
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111	0	0

Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112	0	0
Інші операційні доходи	2120	6720	4160
Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121	0	0
Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122	0	0
Дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування	2130	0	0
Адміністративні витрати	2130	(-6154)	(-6394)
Витрати на збут	2150	(-392)	(-293)
Інші операційні витрати	2180	(-8213)	(-5221)
Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181	0	0
Витрат від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	0	0
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	1911	0
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	0	(-1491)
Дохід від участі в капіталі	2200	0	0
Інші фінансові доходи	2220	4	0
Інші доходи	2240	4615	3208
Дохід від благодійної допомоги	2241	0	0
Фінансові витрати	2250	(-4972)	(-1406)
Втрати від участі в капіталі	2255	0	0
Інші витрати	2270	(-1059)	(-18)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	499	293
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	0	0
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-278	-177
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	0	0
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	221	116
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	0	0

## II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	0	0
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	0	0
Накопичені курсові різниці	2410	0	0
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	0	0
Інший сукупний дохід	2445	0	0
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	0	0
Податок на прибуток, пов'язаний з ін. сукуп. доходом	2455	0	0

Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	0	0
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	221	116

### III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Матеріальні затрати	2500	43729	36263
Витрати на оплату праці	2505	14983	16683
Відрахування на соціальні заходи	2510	5206	5595
Амортизація	2515	10774	3397
Інші операційні витрати	2520	37677	30121
Разом	2550	112369	92059

### IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Середньорічна кількість простих акцій	2600	50000	50000
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	50000	50000
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	4,4	2,3
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	4,4	2,3
Дивіденди на одну просту акцію	2650	2	2

## БАЛАНС СТАНОМ НА 2015 РІК

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
<b>I. Необоротні активи</b>			
Нематеріальні активи:	1000	2	0
первісна вартість	1001	142	142
накопичена амортизація	1002	-140	-142
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0	0
Основні засоби:	1010	32428	24140
первісна вартість	1011	85409	86063
знос	1012	-52981	-61923
Інвестиційна нерухомість:	1015	0	0
первісна вартість	1016	0	0
знос	1017	0	0
Довгострокові біологічні активи:	1020	0	0
первісна вартість	1021	0	0
накопичена амортизація	1022	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	0	0
інші фінансові інвестиції	1035	0	0
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	0	0
Відстрочені податкові активи	1045	1090	2246
Гудвіл	1050	0	0
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	0	0
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	0	0
Інші необоротні активи	1090	0	0
<b>Усього за розділом I</b>	1095	34520	26386
<b>II. Оборотні активи</b>			
Запаси	1100	1389	2310
Виробничі запаси	1101	1151	1861
Незавершене виробництво	1102	16	65
Готова продукція	1103	0	0
Товари	1104	222	384
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Депозити перестраховування	1115	0	0
Векселі одержані	1120	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	9864	9420
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	0	0
з бюджетом	1135	2976	2434
у тому числі з податку на прибуток	1136	207	524
з нарахованих доходів	1140	0	0
із внутрішніх розрахунків	1145	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	769	830
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	1172	1907

Готівка	1166	2	2
Рахунки в банках	1167	1170	1907
Витрати майбутніх періодів	1170	1385	867
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	0	0
у тому числі в:			
резервах довгострокових зобов'язань	1181	0	0
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	0	0
резервах незароблених премій	1183	0	0
інших страхових резервах	1184	0	0
Інші оборотні активи	1190	90	188
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1195</b>	<b>17645</b>	<b>17956</b>
<b>III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття</b>	<b>1200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Баланс</b>	<b>1300</b>	<b>52165</b>	<b>44342</b>
<b>Пасив</b>	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
<b>I. Власний капітал</b>			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	1000	1000
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	0	0
Капітал у дооцінках	1405	0	0
Додатковий капітал	1410	822	822
Емісійний дохід	1411	44	44
Накопичені курсові різниці	1412	0	0
Резервний капітал	1415	250	250
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	23229	23286
Неоплачений капітал	1425	0	0
Вилучений капітал	1430	0	0
Інші резерви	1435	0	0
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1495</b>	<b>25301</b>	<b>25358</b>
<b>II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення</b>			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	0	0
Пенсійні зобов'язання	1505	0	0
Довгострокові кредити банків	1510	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	17730	11818
Довгострокові забезпечення	1520	0	0
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	0	0
Цільове фінансування	1525	0	0
Благодійна допомога	1526	0	0
Страхові резерви, у тому числі:	1530	0	0
резерв довгострокових зобов'язань; (на початок звітнього періоду)	1531	0	0
резерв збитків або резерв належних виплат; (на початок звітнього періоду)	1532	0	0
резерв незароблених премій; (на початок звітнього періоду)	1533	0	0
інші страхові резерви; (на початок звітнього періоду)	1534	0	0
Інвестиційні контракти;	1535	0	0
Призовий фонд	1540	0	0
Резерв на виплату джек-поту	1545	0	0

<b>Усього за розділом II</b>	1595	17730	11818
<b>III. Поточні зобов'язання і забезпечення</b>			
Короткострокові кредити банків	1600	0	0
Векселі видані	1605	0	0
Поточна кредиторська заборгованість:	1610	0	0
за довгостроковими зобов'язаннями			
за товари, роботи, послуги	1615	5646	3825
за розрахунками з бюджетом	1620	350	340
за у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0
за розрахунками зі страхування	1625	811	569
за розрахунками з оплати праці	1630	927	1116
за одержаними авансами	1635	0	0
за розрахунками з учасниками	1640	42	47
із внутрішніх розрахунків	1645	0	0
за страховою діяльністю	1650	0	0
Поточні забезпечення	1660	0	0
Доходи майбутніх періодів	1665	0	0
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	1358	1269
<b>Усього за розділом III</b>	1695	9134	7166
<b>IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття</b>	1700	0	0
<b>V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду</b>	1800	0	0
<b>Баланс</b>	1900	52165	44342

## Звіт про фінансові результати за 2015 рік

### I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	136381	109463
Чисті зароблені страхові премії	2010	0	0
Премії підписані, валова сума	2011	0	0
Премії, передані у перестраховання	2012	0	0
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013	0	0
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014	0	0
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(-116929)	(-99513)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	0	0
Валовий: прибуток	2090	19452	9950
Валовий: збиток	2095	0	0
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	0	0
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	0	0
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111	0	0

Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112	0	0
Інші операційні доходи	2120	9100	6720
Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121	0	0
Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122	0	0
Дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування	2130	0	0
Адміністративні витрати	2130	(-7777)	(-6154)
Витрати на збут	2150	(-405)	(-392)
Інші операційні витрати	2180	(-11120)	(-8213)
Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181	0	0
Витрат від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	0	0
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	9250	1911
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	0	0
Дохід від участі в капіталі	2200	0	0
Інші фінансові доходи	2220	4	4
Інші доходи	2240	141	4615
Дохід від благодійної допомоги	2241	0	0
Фінансові витрати	2250	(-9134)	(-4972)
Втрати від участі в капіталі	2255	0	0
Інші витрати	2270	(-70)	(-1059)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	191	499
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	0	0
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-34	-278
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	0	0
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	157	221
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	0	0

## II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	0	0
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	0	0
Накопичені курсові різниці	2410	0	0
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	0	0
Інший сукупний дохід	2445	0	0
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	0	0
Податок на прибуток, пов'язаний з ін. суку. доходом	2455	0	0

Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	0	0
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	157	221

### III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Матеріальні затрати	2500	51934	43729
Витрати на оплату праці	2505	16408	14983
Відрахування на соціальні заходи	2510	5594	5206
Амортизація	2515	9477	10774
Інші операційні витрати	2520	50466	37677
Разом	2550	133879	112369

### IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Середньорічна кількість простих акцій	2600	50000	50000
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	50000	50000
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	3,14	4,42
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	3,14	4,42
Дивіденди на одну просту акцію	2650	2	2



## БАЛАНС СТАНОМ НА 2016 РІК

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
<b>I. Необоротні активи</b>			
Нематеріальні активи:	1000	0	0
первісна вартість	1001	142	142
накопичена амортизація	1002	-142	-142
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0	0
Основні засоби:	1010	24140	17083
первісна вартість	1011	86063	82010
знос	1012	-61923	-64927
Інвестиційна нерухомість:	1015	0	0
первісна вартість	1016	0	0
знос	1017	0	0
Довгострокові біологічні активи:	1020	0	0
первісна вартість	1021	0	0
накопичена амортизація	1022	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	0	0
інші фінансові інвестиції	1035	0	0
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	0	0
Відстрочені податкові активи	1045	2246	2246
Гудвіл	1050	0	0
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	0	0
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	0	0
Інші необоротні активи	1090	0	0
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1095</b>	<b>26386</b>	<b>19329</b>
<b>II. Оборотні активи</b>			
Запаси	1100	2310	2764
Виробничі запаси	1101	1861	2217
Незавершене виробництво	1102	65	70
Готова продукція	1103	0	0
Товари	1104	384	477
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Депозити перестраховання	1115	0	0
Векселі одержані	1120	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	9420	11602
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	0	0
з бюджетом	1135	2434	2325

у тому числі з податку на прибуток	1136	524	428
з нарахованих доходів	1140	0	0
із внутрішніх розрахунків	1145	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	830	1719
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	1907	987
Готівка	1166	2	1
Рахунки в банках	1167	1905	986
Витрати майбутніх періодів	1170	867	3688
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	0	0
у тому числі в:	1181	0	0
резервах довгострокових зобов'язань			
резервах збитків або резервах належних виплат			
резервах незароблених премій			
інших страхових резервах			
Інші оборотні активи	1190	188	150
<b>Усього за розділом II</b>	1195	17956	23235
<b>III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття</b>	1200	0	0
<b>Баланс</b>	1300	44342	42564
<b>Пасив</b>	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
<b>I. Власний капітал</b>			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	1000	1000
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	0	0
Капітал у дооцінках	1405	0	0
Додатковий капітал	1410	822	822
Емісійний дохід	1411	44	44
Накопичені курсові різниці	1412	0	0
Резервний капітал	1415	250	250
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	23286	23363
Неоплачений капітал	1425	0	0
Вилучений капітал	1430	0	0
Інші резерви	1435	0	0
<b>Усього за розділом I</b>	1495	25358	25435
<b>II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення</b>			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	0	0
Пенсійні зобов'язання	1505	0	0
Довгострокові кредити банків	1510	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	11818	5336
Довгострокові забезпечення	1520	0	0
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	0	0

Цільове фінансування	1525	0	0
Благодійна допомога	1526	0	0
Страхові резерви, у тому числі:	1530	0	0
резерв довгострокових зобов'язань; (на початок звітного періоду)	1531	0	0
резерв збитків або резерв належних виплат; (на початок звітного періоду)	1532	0	0
резерв незароблених премій; (на початок звітного періоду)	1533	0	0
інші страхові резерви; (на початок звітного періоду)	1534	0	0
Інвестиційні контракти;	1535	0	0
Призовий фонд	1540	0	0
Резерв на виплату джек-поту	1545	0	0
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1595</b>	<b>11818</b>	<b>5336</b>
<b>III. Поточні зобов'язання і забезпечення</b>			
Короткострокові кредити банків	1600	0	0
Векселі видані	1605	0	0
Поточна кредиторська заборгованість:	1610	0	0
за довгостроковими зобов'язаннями			
за товари, роботи, послуги	1615	3825	7362
за розрахунками з бюджетом	1620	340	605
за у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0
за розрахунками зі страхування	1625	569	612
за розрахунками з оплати праці	1630	1116	1297
за одержаними авансами	1635	0	0
за розрахунками з учасниками	1640	47	53
із внутрішніх розрахунків	1645	0	0
за страховою діяльністю	1650	0	0
Поточні забезпечення	1660	0	109
Доходи майбутніх періодів	1665	0	0
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	1269	1755
<b>Усього за розділом III</b>	<b>1695</b>	<b>7166</b>	<b>11793</b>
<b>IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття</b>	<b>1700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду</b>	<b>1800</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Баланс</b>	<b>1900</b>	<b>44342</b>	<b>42564</b>

## Звіт про фінансові результати за 2016 рік

## I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	146826	136381
Чисті зароблені страхові премії	2010	0	0
Премії підписані, валова сума	2011	0	0
Премії, передані у перестраховання	2012	0	0
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013	0	0
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014	0	0
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(-130240)	(-116929)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	0	0
Валовий: прибуток	2090	16586	19452
Валовий: збиток	2095	0	0
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	0	0
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	0	0
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111	0	0
Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112	0	0
Інші операційні доходи	2120	11438	9100
Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121	0	0
Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122	0	0
Дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування	2130	0	0
Адміністративні витрати	2130	(-8904)	(-7777)
Витрати на збут	2150	(-390)	(-405)
Інші операційні витрати	2180	(-10655)	(-11120)
Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181	0	0
Витрат від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	0	0
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	8075	9250
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	0	0
Дохід від участі в капіталі	2200	0	0
Інші фінансові доходи	2220	1	4

Інші доходи	2240	777	141
Дохід від благодійної допомоги	2241	0	0
Фінансові витрати	2250	( -7948 )	( -9134 )
Втрати від участі в капіталі	2255	0	0
Інші витрати	2270	( -462 )	( -70 )
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	443	191
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	0	0
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-266	-34
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	0	0
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	177	157
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	0	0

## II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	0	0
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	0	0
Накопичені курсові різниці	2410	0	0
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	0	0
Інший сукупний дохід	2445	0	0
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	0	0
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	0	0
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	0	0
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	177	157

## III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Матеріальні затрати	2500	54249	51934
Витрати на оплату праці	2505	18935	16408
Відрахування на соціальні заходи	2510	3636	5594
Амортизація	2515	7873	9477
Інші операційні витрати	2520	61892	50466
Разом	2550	146585	133879