Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра світової економіки

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

«СТРАХУВАННЯ РИЗИКІВ МІЖНАРОДНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА»

(на матеріалах ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України», м. Київ)

Студентки 2м курсу, 8 групи,
факультету міжнародної торгівлі
і права _____ Грекової Надії
підпис Андріївни

спеціальності 292 «Міжнародні
економічні відносини»
спеціалізації «Міжнародний бізнес»

Науковий керівник
канд.екон.наук, проф.

_____ Кудирко Людмила
підпис Петрівна

Гарант освітньої
програми
д.-р екон.наук, проф. _____ Калюжна Наталія
підпис Геннадіївна

Київ 2021

ЗМІСТ

ВСТУП 3
РОЗДІЛ 1 АНАЛІЗ ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ТА МІЖНАРОДНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ'ЄКТА МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ 6
1.1. Критичний огляд вітчизняної та зарубіжної літератури щодо проблематики страхування ризиків міжнародного підприємництва 6
1.2. Аналіз показників фінансово-господарської та міжнародної діяльності ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України». 13
Висновки до розділу 1 20
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ МІЖНАРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА ПрАТ «МІЖНАРОДНІ АВІАЛІНІЇ УКРАЇНИ» 21
2.1. Моніторинг та оцінка рівня привабливості міжнародного середовища ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» 21
2.2. Аналіз сформованої практики страхування ризиків міжнародної діяльності ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» 33
Висновки до розділу 2 37
РОЗДІЛ 3 ВДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ СТРАХУВАННЯ РИЗИКІВ МІЖНАРОДНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА 39
3.1. Розробка заходів щодо удосконалення системи страхування ризиків міжнародної діяльності ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» 39
3.2. Прогнозна оцінка ефективності запропонованих рекомендацій 52
Висновки до розділу 3 55
ВИСНОВКИ 57
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 59
ДОДАТКИ 63

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. В умовах активізації глобальних чинників впливу на підприємницьку діяльність, ризик стає основним її елементом, незалежно від галузевої специфіки чи регіонального виміру. Висока конкуренція на міжнародній арені, соціально-економічна та політична нестабільність, визначають актуальність проблеми своєчасного розпізнавання та оцінки підприємницьких ризиків. Стрімкий розвиток ризикових ситуацій може привести як до настання збиткових наслідків, так і до позитивних результатів. Вчасне передбачення ризиків – докорінно може змінювати подальше існування підприємства. У сучасному житті ми всі пізнали що таке ризик, адже пандемія – так само є ключовою проблемою для багатьох бізнес підприємств і країн, криза до якої, як ми бачимо, ніхто не був готовим.

XXI століття засвідчує, що ризик підприємницької діяльності багато в чому визначається залежністю від зовнішніх (політичних, природно-кліматичних, соціально-економічних) та внутрішніх факторів (спеціалізація, матеріально-технічна база, кадрова політика, маркетинг, фінанси, менеджмент). У першу чергу все більшої уваги потребують такі види підприємницьких ризиків як: виробничі (невчасність графіка поставки сировини та готових продуктів, умови транспортування, нещасні випадки на виробництві, пошкодження майна, кваліфікація кадрів, сезонність, збій графіка роботи), інвестиційні (на стадіях підготовки проекту та його реалізації), фінансові (ризик підвищення орендних ставок, зростання цін на сировину, активізація конкурентів, загроза банкрутства). Ведення будь-якого виду підприємницької діяльності пронизано ризиком, уникнути якого часто неможливо.

Ступінь розробки наукової проблеми. У світовій та вітчизняній літературі є значна кількість наукових досліджень на тему ризику та ризик-менеджменту як серед зарубіжних, так і серед вітчизняних вчених. Значний внесок у розробку методології та класифікації ризиків внесли такі зарубіжні

вчені як А. Маршалл, Д. Е. Фішер і Р. І. Джордан, та вітчизняні В. В. Вітлінський, Г. Вербицька, А. О. Старостіна, О. В. Шепеленко, З. С. Варналій, О. Шепет, Е.Ю. Терещенко та ін. На жаль, численні дослідження щодо визначення ризиків, належать більше до теорії господарського права, тоді як питання ризиків авіаційного бізнесу та безпеки польотів як запоруки стабільної діяльності суб'єктів авіаційного підприємництва майже не висвітлюються

Метою випускної кваліфікаційної роботи є комплексне розкриття умов та механізмів страхування ризиків міжнародного підприємництва. Окреслена мета передбачає вивчення таких **завдань**:

– здійснити критичний огляд вітчизняної та зарубіжної літератури щодо проблематики страхування ризиків міжнародного підприємництва;

– проаналізувати показники фінансово-господарської та міжнародної діяльності ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»;

– виконати моніторинг та оцінку рівня привабливості міжнародного середовища ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»;

– проаналізувати сформовану практику страхування ризиків міжнародної діяльності ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»;

– розробити заходи щодо удосконалення системи страхування ризиків міжнародної діяльності ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»;

– спрогнозувати оцінку ефективності запропонованих рекомендацій.

Об'єктом дослідження випускної кваліфікаційної роботи є процес страхування ризиків міжнародного підприємництва. **Предметом** дослідження виступають підходи та інструментарій страхування ризиків міжнародного підприємництва у сфері авіаційних перевезень.

Методи дослідження. При написанні роботи було використано загальнонаукові та спеціальні методи: аналізу та синтезу, компаративного аналізу, індукції та дедукції, системно-структурний аналіз, статистичні та економіко-математичні методи. Обробку даних проведено з використанням програмного забезпечення Microsoft Excel, SPSS Statistics.

Джерельну базу становлять монографічні дослідження вітчизняних і зарубіжних учених-економістів; статистичні матеріали Державної служби статистики України, аналітичні звіти міжнародних організацій (Всесвітнього економічного форуму, МВФ, СОТ, Світового Банку, ЮНКТАД); Інтернет-ресурси.

Апробація роботи. Робота пройшла апробацію шляхом підготовки до друку та публікації статті: Нестеренко Н. Ризики міжнародного підприємництва авіакомпаній та шляхи їх мінімізації // «Е-кономіка» №5(5).

Структура роботи. Випускна кваліфікаційна робота складається зі вступу, 3 розділів, які містять у своєму складі підрозділи, висновків, списку використаних джерел та додатків.

РОЗДІЛ 1
АНАЛІЗ ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ТА МІЖНАРОДНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ'ЄКТА МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ

1.1. Критичний огляд вітчизняної та зарубіжної літератури щодо проблематики страхування ризиків міжнародного підприємництва

Страхування як економічна категорія є невід'ємною складовою сучасного суспільного життя й ринкової економіки. Західні дослідники наголошують, що термін страхування має латинське походження та в перекладі означає безтурботний. Англійська назва даного терміну «insurance» дослівно перекладається як убезпечення. Єдиної позиції щодо природи страхування досі не існує — ще з початку XX ст. науковці намагаються зрозуміти його складну суть. Визначення сутності "страхування", "страхової діяльності", "страхових послуг" має досить дискусійний характер. Відомий німецький теоретик А. Манес зазначав, що страхуванню у народному господарстві відведено видатне місце, адже воно у всіх своїх видах є зручним і надзвичайно доцільним способом забезпечувати матеріальний добробут людини[1].

Звертаючись до словникової літератури, можна виділити декілька тлумачень терміну "страхування". У тлумачному словнику української мови слово "страхувати" висвітлюється як "уберігати кого-небудь від нещасного випадку при виконанні або здійсненні чогось"; "уберігати кого-небудь, що-небудь від чогось небажаного, неприємного"[3]. У словнику С. Ожегова "страхувати" роз'яснюється як "забезпечувати від можливого збитку шляхом періодичних внесків спеціальному товариству (закладу), яке виплачує грошове відшкодування у разі такого збитку".[4]. В. Даль пояснює значення терміну "страхувати" як "віддавати кому-небудь на страх"[5].

Страхування — це процес, дія, основна мета якого — захист інтересів фізичних та юридичних осіб від небезпек. Розуміємо, що мета страхування завжди одна, але механізм її досягнення різний. Страховий захист на комерційних засадах пропонують страхові компанії. Страхувальник, сплачуючи премію, забезпечує собі у разі настання події, обумовленої договором чи законом, суму виплати з боку страхової компанії, яка несе певний обсяг відповідальності. Страхування, яке здійснюється страховими компаніями, займає особливе місце у народному господарстві, становить певну частку ВВП країни, впливає на різні сторони економічного життя.

У зв'язку з цим, не можна виділити єдиного сенсу терміну страхування, бо складність дослідження полягає саме в тому, щоб виявити його сутність у такому тлумаченні, яке ввібрало б та пояснило усі його характеристики. На мою думку це неможливо.

У сьогоденні страхування є важливою деталлю вітчизняної та міжнародної економіки. В останні роки більшість великих страхових компаній вирізняються динамічним розвитком, який зумовлений як специфікою цього виду бізнесу, так і поступовою перебудовою самої системи страхування в Україні. Розвиток страхового ринку і використання його в інтересах розвитку національної економіки в умовах її інтеграції у світове економічне співтовариство та посилення процесів глобалізації є важливим завданням на сьогоднішній день. Формування ефективної страхової системи з метою підвищення її впливу на процес суспільного відтворення вимагає вирішення низки питань як структурованого характеру, пов’язаних із визначенням місця і ролі страхування та страхових фондів у фінансовій системі нашої держави, так і практичного, метою яких є розробка концепції функціонування та розвитку фінансових підсистем, що входять до складу цілої страхової системи.

Варто зазначити, що в останні роки з боку як вітчизняних, так і зарубіжних вчених-економістів проблематиці розвитку страхування приділяється значна увага. Дослідження з питань розвитку страхування та функціонування страхового ринку, питання проблематики страхування

ризиків проводили такі вітчизняні та зарубіжні науковці як: В. Базилевич [6], В. В. Вітлінський [2], Н. Внукова [7], В. І. Успаленко [7], Л.В. Временко [7], Г. Вербицька [12], В. Плиса [13], В. Фурман [14], , А. О. Старостіна [15], О. Шепет [16] , О.Б. Школенко [17], Е.Ю. Терещенко [17], В. В. Дергачова [18].

Єдиного пояснення сутності категорії «ризик» не існує, оскільки це доволі складне явище, що має багатоаспектні, а інколи протилежні реальні основи. Наприклад В. В. Вітлінський описує ризик як економічну категорію, що відображає особливості сприйняття зацікавленими суб'єктами економічних відносин об'єктивно існуючих невизначеності та конфліктності, іманентних процесам цілепокладання, управління, прийняття рішень, оцінювання, що обтяжені можливими загрозами і невикористаними можливостями[2]. У працях Н. М. Внукової, В. І. Успаленко та Л.В. Временко ризик висвітлюють як небезпеку виникнення непередбачених витрат у зв'язку із випадковими обставинами змін економічної діяльності[7]. В. Базилевич пояснює ризик в бізнес середовищі як потенційну можливість (небезпеку) настання ймовірної події або сукупності подій, що призводять до прямих матеріальних збитків; ймовірність недоотримання прибутку або доходу[6]. Отже, ризик – це певна ймовірність настання таких подій, які можуть мати як позитивний характер дії, так і негативний, що може проявитися у недоотриманні прибутку або отриманні збитку.

У зарубіжній теорії, страхування трактується в абстрактній формі, що задовольняє незмінність сутності цієї категорії в різних умовах розвитку суспільства. Це трактується існуванням страхування, як економічної категорії, природа і сутність якої не залежать від політичної чи економічної системи. Суть страхування трактується, виходячи з того, кому воно відшкодовує збитки або потреби і чиї інтереси задовольняє. Найпоширенішими серед таких теорій є: теорія страхування як відшкодування майбутнього збитку від випадкових та непередбачуваних подій; теорія страхування як задоволення майнових потреб, що виникають у результаті випадкових подій.

Велика кількість вітчизняних науковців пояснює страхування як економічні відносини з утворенням страхового фонду за рахунок платежів юридичних та фізичних осіб до спеціальних цільових фондів, що призначені для виплати страхового відшкодування і страхового забезпечення у заздалегідь обумовлених договорами страхування розмірах при настанні прописаних договором подій, що призвели до майнового збитку, втрати прибутку або матеріальної відповідальності особи, яка уклала договір.

Також, страхування розглядається як дійовий інструмент управління ризиками, попередження їх настання та зниження можливих негативних наслідків. Деякі автори описують суть страхування як систему економічний відносин, в якій страхувальник, сплачуючи страхові внески, забезпечує використання на відшкодування збитків від різних непередбачених явищ (ризиків), прописаних договором страхування або законом, а страховик, який несе відповідальність, активно розміщує резерви здійснює превентивні заходи щодо зменшення наслідків ризику, а за необхідності перестраховує частину ризиків.

З наведених в економічній літературі визначень економічного поняття страхування можна зробити такі узагальнення:

- страхування — це, переважно, двосторонні економічні відносини, головними суб'єктами яких є страховик та страхувальник;

- страхування — це спосіб забезпечення виконання зобов'язань;

- страхування — це окрема економічна наука, яка має свій предмет і спеціальні методи дослідження;

- економічні відносини в процесі страхування мають грошову форму вираження;

- страхування — це соціально-економічний інститут, який виражає реально існуючі страхові відносини між державою, підприємствами, організаціями й установами різних форм власності, підприємцями та населенням.

З урахуванням цих міркувань економічна сутність страхування як економічної категорії може бути визначена так: це система економічних, замкнутих, перерозподільних відносин, що охоплюють, по-перше, утворення за рахунок внесків фізичних та юридичних осіб спеціального фонду коштів, по-друге, його використання для відшкодування майнових збитків унаслідок стихійних лих та інших випадкових явищ, а також для надання громадянам допомоги при настанні різних ситуацій в їх житті.

Офіційно, відповідно до закону України про страхування - «Страхування - це вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів фізичних осіб та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, що формуються шляхом сплати фізичними особами та юридичними особами страхових платежів (страхових внесків, страхових премій) та доходів від розміщення коштів цих фондів» [8].

Спеціалізовані джерела визначають міжнародне страхування, як соціально-економічну систему, яка відповідає за формування з страхових внесків спеціальних фондів, призначених для виплат за страховими випадками у зв’язку з існуючими економічними і зовнішньополітичними ризиками. Основним питанням у майже всіх наукових працях про страхування ризиків у міжнародному підприємництві є питання страхування фінансових ризиків, адже це один з найважливіших чинників бізнесу. Фінансові ризики – це ризики управління фінансовими потоками підприємства, ризики економічної нестабільності, зміни цін на різну сировину, ризики податкової мінімізації тощо. Фінансова складова будь-якого міжнародного бізнесу є фундаментом його існування. Страхування фінансових ризиків є одним із найпоширеніших у світовій практиці і здійснюється у 95 відсотках зі 100. Фінансовий ризик для бізнесу може складатися з кредитного ризику – також відомий як ризик дефолту – це небезпека, пов’язана з позичанням грошей, коли позичальник не зможе погасити кредит [9]. При страхуванні будь-якої компанії, що діє на

міжнародному ринку, всі можливі ризики включають в договір. В таблиці наведено класифікацію основних видів ризиків міжнародного підприємства.

Таблиця 1.1

Класифікація основних видів ризиків в міжнародній економічній діяльності підприємства

Види ризиків	***Характеристика***
Ризик країни	Ризик країни чи суверенний ризик (політичний ризик) характеризує залежність діяльності контраґентів від соціально-економічної та політичної ситуації в їхніх країнах. Суверенні ризики неможливо передбачити за допомогою теорії ймовірності, тому їх не страхують..
Митний ризик	Митний ризик пов'язаний із виникненням проблем при процедурі митного оформлення. Можливі труднощі з вчасним та повним поданням правильно заповнених документів митному брокерові, з отриманням дозволу на вивезення товару за кордон, а також труднощі після отримання цього дозволу (наприклад, неочікувана заборона на вивезення товару внаслідок неправильного оформлення митних документів). Цей ризик, як правило, не страхують.
Валютний ризик	Валютний ризик пов'язаний із істотними змінами валютних курсів між датою укладення контракту і датою здійснення імпортером платежу за контрактом, а також із можливим зростанням інфляції, що призводить до зниження курсу національної валюти стосовно валюти контракту. Для попередження неґативних наслідків валютного ризику контраґенти з різних країн застосовують, як правило, хеджування.
Ризики міжнародного маркетингу	Ризики виникають унаслідок неефективної діяльності спеціаліста з маркетингу. До таких відносять: – помилковий вибір цільового сеґмента; – розроблення неефективних заходів для просування продукції підприємства на світовий ринок; – помилковий розрахунок цін на продукцію підприємства тощо.
Ризики міжнародних перевезень	Відносять: – ризик, пов'язаний із форс мажорними обставинами; – ризик, пов'язаний із частковим пошкодженням чи повною втратою товару при його транспортуванні; – ризик, пов'язаний із експедиторською компанією тощо.
Ризик міжнародного контракту	Пов'язані зі збитками внаслідок неналежного укладання контракту, наявністю у ньому помилкових чи невигідних пунктів тощо. До таких відносять: – втрати внаслідок невідповідності кількості та якості товару умовам контракту; – втрати внаслідок порушення термінів поставки товару; – неправильні умови упакування і маркування товару тощо
Ризики, пов'язанні з іноземним контраґентом	Ризики пов'язані з іноземним контраґентом, до яких відносять: – зіткнення з одноденною фірмою; – зіткнення з шахрайськими організаціями; – виникнення проблем та збитків у зв'язку з недобросовісністю іноземного контраґента тощо.
Ризики міжнародного конкурентного середовища	Ризики міжнародного конкурентного середовища, тобто функціонування на світовому ринку певного товару великих конкуруючих корпорацій, що, як правило, ускладнює вихід на даний ринок підприємством малого та середнього бізнесу.

Джерело: розроблено автором на основі [10]

Водночас це новий вид страхування в Україні, адже більш відомими для нас є медичне та майнове страхування. Страхування є найбільш дієвим способом хеджування фінансового ризику та найчастіше визначає фінансові результати діяльності компанії. В умовах нестабільного сучасного економічного середовища саме страхування фінансових ризиків є дієвим способом досягти стабільності економічних результатів. Фінансові ризики виникли з появою грошового обігу між двома та більше учасниками ринкових відносин та так званих відносин «позичальник – кредитор». Згідно з класичною економічною наукою, ризик – це можливість відхилення результатів діяльності підприємця від запланованих, а фінансовий ризик трактується як ризик, що виникає під час здійснення фінансової діяльності або укладання будь-яких фінансових угод, коли валюта, цінні папери або грошові кошти виступають як товар.

Один з найсерйозніших прикладів міжнародного ризику на сьогодення є пандемія Covid-19 [11]. Наслідки пандемії не обмежуються системою охорони здоров'я. Пандемія зачіпає всі життєво важливі системи нашого суспільства – від продовольчого забезпечення, економічної та фінансової системи, системи освіти до культурного та соціального життя. І не лише в деяких кризових районах, а й у всьому світі.

Впродовж пандемії уряди приймають диференційовані рішення щодо зміни системи управління соціальними ризиками. Кожна із прийнятих стратегій має далекосяжні наслідки, повний обсяг яких стане очевидним лише з часом. Вплив на економіку вже величезний. Світові уряди розпочали масштабні заходи допомоги для стабілізації економіки та фінансових ринків. Але, як зазначалося, ці заходи призводять до виникнення та посилення наслідків соціальної ізоляції, що спонукає до відновлення суспільного життя з метою пом'якшення негативних наслідків для економіки. Ризики невжиття будь-яких або неадекватних контрзаходів для захисту населення мають бути зважені з ризиками, які становлять втручання у всі сектори суспільства: енергетика, інфраструктура, харчування, транспорт тощо.

1.2. Аналіз показників фінансово-господарської та міжнародної діяльності ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України».

Приватне акціонерне товариство «Міжнародні Авіалінії України», далі МАУ, заснована у 1992 році, як національний авіаперевізник. Засновниками даної авіакомпанії були Асоціація цивільної авіації України та найбільша ірландська лізингова компанія GPA. Протягом 15 років роботи МАУ вдалося залучити нових стратегічних та фінансових інвесторів. Організаційна модель державно-приватної компанії дозволила МАУ використовувати сильні сторони всіх акціонерів: перейняти міжнародний досвід у сфері пасажирських перевезень і запровадити кращі напрацювання у сферах управління бізнесом, технічного обслуговування та сервісу. Першочерговим завданням МАУ було налагодити пряме повітряне сполучення зі світовими столицями та основними містами Західної Європи, з чим авіакомпанія успішно справлялася, реалізовуючи модель point-to-point та поступово розширюючи мережу маршрутів. Наприкінці 2009 року МАУ стала одним з ключових гравців у сфері повітряних перевезень України з часткою ринку у 20%. Подальший розвиток вимагав кардинальної зміни курсу, що співпало зі зміною форми власності авіакомпанії у 2010 році. Ключовим фактором став вихід з капіталу МАУ іноземних інвесторів, що було пов'язано зі змінами стратегії їхньої присутності в Україні, а також – з закінченням стандартного терміну присутності в капіталі об'єкту інвестицій ЄБРР. В умовах різкої зміни кон'юнктури ринку та жорсткої цінової конкуренції з боку інших українських авіакомпаній приватизація МАУ забезпечила необхідну гнучкість бізнесу і дозволила розпочати перехід від операційної моделі базового до моделі мережевого перевізника. У 2013 році, в зв'язку з крахом бізнесу основного конкурента авіакомпанії «Аеросвіт», МАУ виявилася єдиним українським перевізником, здатним запобігти інфраструктурному колапсу на ринку. У найкоротші терміни авіакомпанії довелося зробити незапланований ривок у

розвитку: подвоїти чисельність флоту та розширити штат, що дозволило оперативно відновити повітряне сполучення на більшості отриманих «у спадок» маршрутів компанії-конкурента. Вимушена експансія дала додатковий імпульс оптимізації діяльності МАУ, а також підвищила пріоритетність використання географічного положення та транзитного потенціалу України. МАУ побудувала роботу таким чином, щоб формувати і направляти транзитні пасажиропотоки з Півночі на Південь та з Заходу на Схід через базовий аеропорт «Бориспіль». Свій перший далеко магістральний рейс авіакомпанія МАУ виконала 9 грудня 2013 року за маршрутом Київ-Бангкок на широко фюзеляжному авіалайнері Boeing 767-300ER. Другим, запущеним 25 квітня 2014 року, став напрямок з Києва до Нью-Йорка. Таким чином було відновлено пряме повітряне сполучення між Україною та США. У 2014 році в складних політико-економічних умовах – збройний конфлікт на сході України, окупація та анексія Криму, девальвація національної валюти і, відповідно, різке зростання витрат в іноземній валюті – МАУ була змушена стабілізувати бізнес шляхом зниження витрат. Вперше в історії довелося вдатися до скорочення штату, оптимізації флоту, припинення експлуатації низки неприбуткових маршрутів, а також скасування авіасполучення між Україною та Росією. Разом з тим, з метою забезпечення доступності послуг авіакомпанії для пасажирів, керівництво МАУ прийняло рішення щодо системного зниження тарифів шляхом виведення з ціни квитка вартості додаткових послуг. Цей крок дозволив МАУ запропонувати клієнтам низькі тарифи і стати першим у світі мережевим низькотарифним перевізником.

Наприкінці 2019 року топ-менеджмент МАУ ініціював оптимізацію маршрутної мережі авіакомпанії з метою зниження надлишкових витрат та виведення компанії на беззбитковість у 2020 році з подальшим стабільним розвитком. Зокрема, було відмінено збиткові рейси до Алмати, Пекіна та Бангкока на підставі невиправданих витрат на рейсах через необхідність обльоту територій Російської Федерації. В період 2014-2019 років через нерівноправні умови ведення бізнесу (обліт території Російської Федерації на

східному плечі мережі, який серед конкурентів на маршруті здійснювала виключно авіакомпанія МАУ) авіакомпанія втратила близько $216 млн. У результаті заходів з перегляду програми польотів МАУ вже на початку 2020 року залучила понадпланове надходження у $11 млн. 08 січня 2020 року сталася найбільша авіакастрофа серед української авіації за останні десятиріччя. Літак авіакомпанії МАУ з реєстраційним номером UR-PSR, що вилетів з аеропорту ім.Хомейні, рейсом PS752 з Тегерана до Києва, був збитий військовою ракетою у небі над Іраном. На борту перебувало 176 осіб: 167 пасажирів і 9 членів екіпажу, усі вони загинули. Навесні 2020 року був введений повний локдаун з метою зупинення коронавірусної інфекції COVID-19. У цей період були зупинені регулярні польоти в Україні та за її межами, тому менеджмент МАУ реалізував антикризову програму з реструктуризації видатків, оптимізації штату та мінімізації витрат авіакомпанії. Це дозволило знизити обов'язкові щомісячні операційні витрати МАУ майже втричі, водночас, звільнивши більше 1 тисячі людей. З моменту часткового відновлення регулярних польотів авіакомпанії в червні 2020 року роботу компанії було спрямовано на гнучке та короткострокове планування мережі польотів, з урахуванням частих ситуативних змін правил в'їзду іноземними країнами протягом 2020 року.

Фінансовий аналіз ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» за останні 5 років показує, що компанія знаходиться в економічно кризовому становищі, особливо в період з 2019 року. При аналізі платоспроможності підприємства помічаємо що після початку кризи 2019 року компанія намагається вийти на кращі показники, що поки дає їй змогу бути конкурентною та платоспроможною.

Таблиця 1.2

Динаміка показників ліквідності ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» станом на 31.12. відповідного року

Показники ліквідності підприємства	***Оптимальне значення***	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	***2020***
Коефіцієнт загальної ліквідності	>1	0,46	0,4	0,31	0,34	0.11
Коефіцієнт швидкої ліквідності	0.06-0.08	0,41	0,34	0,26	0,29	0.09
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	>0.2	0,06	0,041	0,017	0,02	0,008
Чистий оборотний капітал	>0	-2662701	-3754967	-6504177	-9250140	-11661611

Джерело: розроблено автором на основі даних балансу ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» (Додаток А-Д)

Отримані дані показників ліквідності є досить низькими і незадовільними, що свідчить про низьку ліквідність балансів. Найнижчим цей є у 2020 році а найвищий у 2016 році, що свідчить про стрімкий спад показників протягом 5 років.

Таблиця 1.3

Динаміка показників платоспроможності ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» станом на 31.12. відповідного року

Показники платоспроможності	***Оптимальне значення***	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	***2020***
Коефіцієнт платоспроможності (автономії)	>0,5	1,36	1,47	2,03	0,77	1,4
Коефіцієнт фінансування	<1	0,86	0,92	0,96	0,53	0,64
Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами	>0.1	1.58	1.8	2.6	-0,56	3.57
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	>0	0.9	0.8	0.9	0.8	0.98

Джерело: розроблено автором на основі даних балансу ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» (Додаток А-Д)

Аналіз ділової активності та рентабельності (Таблиця 1.5) дозволяє зробити висновки про низьку рентабельність підприємства.

Таблиця 1.4

Динаміка показників ділової активності ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» в 2016-2020 рр.

Показники	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	***2020***
Коефіцієнт оборотності активів	Зменшення 5,7	Зменшення 5,6	Збільшення 6,1	Зменшення 2,8	Зменшення 0,6
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	Зменшення 16,5	Зменшення 1,7	Збільшення 17,7	Збільшення 17,9	Зменшення 6,7
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	Збільшення 18,4	Збільшення 35	Збільшення 43	Зменшення 39	Зменшення 11,3
Срок погашення дебіторської заборгованості, днів	Збільшення 21,8	Збільшення 22	Зменшення 20,3	Зменшення 20,1	Збільшення 53,7
Срок погашення кредиторської заборгованості, днів	Зменшення 20	Зменшення 10,3	Зменшення 8,4	Збільшення 9,2	Збільшення 32
Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів	Зменшення 79	Зменшення 67	Збільшення 68	Зменшення 58,6	Зменшення 23,7
Коефіцієнт оборотності основних запасів	Зменшення 61	Зменшення 60	Збільшення 64,5	Зменшення 4,4	Зменшення 1,08
Коефіцієнт оборотності власного капіталу	Збільшення 3,8	Збільшення 3,9	Зменшення 3,46	Зменшення 2,3	Зменшення 0,6

Джерело: розроблено автором на основі даних балансу та звіту про фінансові результати ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» (Додаток А-Д)

У підсумку його діяльність веде до зниження власного капіталу, відсутності нерозподіленого прибутку та недостатньої для нормального фінансового стану кількості оборотних коштів.

Таблиця 1.5

Динаміка показників рентабельності ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» в 2016-2020 рр.

Показники	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	***2020***
Коефіцієнт рентабельності активів	Зменшення 5,7	Зменшення 3,8	Збільшення 6,1	Зменшення 1,73	Зменшення 0,6
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	Збільшення 3,8	Збільшення 3,9	Зменшення 3,46	Зменшення 2,3	Зменшення 0,6
Коефіцієнт рентабельності діяльності	Зменшення 1,11	Зменшення 1,08	Зменшення 1	Збільшення 1,13	Зменшення 0,95
Коефіцієнт рентабельності продукції	Зменшення 1,11	Зменшення 1,08	Зменшення 1	Зменшення 1,13	Зменшення 0,95

Джерело: розроблено автором на основі даних балансу та звіту про фінансові результати ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» (Додаток А-Д)

Незважаючи на вище описане, ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» поки є висококонкурентною авіакомпанією на ринку. Для успішної конкурентної боротьби підприємствам необхідно вміти оцінювати наявні положення на ринку, виявляти не тільки свої слабкі сторони і можливості, а й аналізувати статус конкурентів.

Таблиця 1.6

Географічна (регіональна) структура послуг з міжнародних перевезень ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» в 2016-2020 рр., у %

Країни	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	***2020***
Європи, у т.ч. ЄС	53,2	49,3	58	61,2	59,3
Америки	18,1	20	19,3	18,6	24,3
Азії	17,3	18,1	8,8	6,6	1,9
Африки	8	9	9,8	9,8	10,5
Австралія та Нова Зеландія	3,4	3,6	4,1	3,8	4
Разом	100	100	100	100	100

Джерело: розроблено автором на основі даних ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»

Отже, за результатами табл. 1.6 можемо констатувати, що найбільш привабливим ринком присутності авіакомпанії протягом аналізованого періоду стабільно залишається європейський регіон, на другому місці – країни Америки.

Таблиця 1.7

Асортиментна структура послуг міжнародних перевезень ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» в 2016-2020 рр, у %

Види перевезень	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	***2020***
Пасажирські	65	63,5	68,7	65,1	25,9
Вантажні	35	36,5	31,3	34,9	74,1
Разом	100	100	100	100	100

Джерело: розроблено автором на основі даних ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»

Щодо продуктової структури послуг АК МАУ в 2016-2020 рр., то до 2020 року переважна частка послуг припадала да пасажирські авіаперевезення і була на рівні 65-68%. Однак з початком введення карантинних обмежень в 2020 році структура перевезень змінилася в бік зростання частки вантажних перевезень і значного провалу пасажирських – до 25,9%.

Авіакомпанія МАУ має декілька переваг по відношенню до своїх конкурентів. Нарівні з «Роза вітрів» вона має власний технічний центр для обслуговування літаків «МАУТЕХНІК». При цьому аудитори вказують що пасажири переплачують за квитки МАУ, і 10% складають маркетингові витрати компанії. Але переваг авіакомпанії МАУ значно більше ніж недоліків: оновлений авіапарк, велика маршрутна мережа, безпека перельотів та якістю обслуговування, чого позбавлені інші перевізники. У результаті всієї наведеної інформації можна дійти висновку, що на сучасному українському ринку авіаперевезень МАУ почесно займає лідерські позиції. При цьому і на міжнародній арені компанія є впізнаваною. Завдяки тому, що аеропорт «Бориспіль» наразі є хабом, багато транзитних пасажирів з Європи купують квитки саме авіакомпанії МАУ. Це дає можливість охоплювати більшу кількість пасажиро перевезень.

Та треба зазначити, що МАУ також перевозить і пошту, так звані cargo перевезення. Під час пандемії, МАУ також перевозили важливий вантаж, а саме необхідне обладнання для лікарень, а пізніше і вакцини від Covid-19.

Висновки до розділу 1

В результаті проведеного дослідження дійшли висновку, що страхування розглядається як дійовий інструмент управління ризиками, попередження їх настання та зниження можливих негативних наслідків. Деякі автори описують суть страхування як систему економічний відносин, в якій страхувальник, сплачуючи страхові внески, забезпечує використання на відшкодування збитків від різних непередбачених явищ (ризиків), прописаних договором страхування або законом, а страховик, який несе відповідальність, активно розміщує резерви здійснює превентивні заходи щодо зменшення наслідків ризику, а за необхідності перестраховує частину ризиків.

У результаті всієї наведеної інформації можна дійти висновку, що на сучасному українському ринку авіаперевезень МАУ почесно займає лідерські позиції. При цьому і на міжнародній арені компанія є впізнаваною. Завдяки тому, що аеропорт «Бориспіль» наразі є хабом, багато транзитних пасажирів з Європи купують квитки саме авіакомпанії МАУ. Це дає можливість охоплювати більшу кількість пасажиро перевезень.

РОЗДІЛ 2
АНАЛІЗ МІЖНАРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА ПрАТ «МІЖНАРОДНІ АВІАЛІНІЇ УКРАЇНИ»

2.1. Моніторинг та оцінка рівня привабливості міжнародного середовища ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»

В даному підпункті кваліфікаційної роботи пропонується провести аналіз стану міжнародного середовища ринку авіатранспортних послуг.

Пандемія «COVID-19» спричинила безпрецедентну кризу для всіх авіакомпаній світу. Уряди по всьому світу ввели заборони на перельоти, блокування та припинення перельотів, щоб запровадити заходи соціального дистанціювання, намагаючись запобігти подальшому швидкому поширенню захворювання та забезпечити ефективність національних систем охорони здоров'я. Індустрія подорожей та гостинності в цілому, і авіакомпаній, зокрема, знаходяться в скрутному становищі: понад 60 відсотків комерційних літаків у світі «заземлені».

Міжнародна асоціація повітряного транспорту очікує, що криза COVID-19 призведе до зменшення доходів від пасажирів авіакомпаній на 314 млрд. доларів США у 2021 році, що буде на 55% менше порівняно з 2020 роком[23]. Ця оцінка базується на сценарії з суворими обмеженнями на поїздки тривалістю три місяці. Хоча, як зазначається, ситуація може бути і гіршою за умови розширеними обмежень або у випадку нового спалаху вірусу, навіть зі старими обмеженнями.

У зв’язку з жорсткими локдаунами західноєвропейські аерохаби Парижа, Мадрида, Франкфурта, Амстердама змістилися у другу половину першої десятки. А жоден лондонський аеропорт взагалі не ввійшов у першу десятку рейтингу, хоча раніше повітряна гавань Хітроу нерідко очолювала цей рейтинг. Падіння пасажиропотоку в аеропортах Західної Європи

порівняно з першим кварталом 2019 року становить 80%–90%[15].

Єдиною повітряною гаванню Європи зі зростанням пасажиропотоку в першому кварталі 2021 року виявився російський аеропорт Сочі в Адлері. Порівняно з першим кварталом 2019 року він зафіксував зростання перевезень на 47%.

Перша десятка рейтингу пасажирообігу в аеропортах Європи за перший квартал 2021 року виглядає так:

1. Стамбул, аеропорт Стамбул (новий).
2. Москва, аеропорт Домодєдово.
3. Москва, аеропорти Шереметьєво.
4. Стамбул, аеропорт імені Сабіхи Гекчен.
5. Москва, аеропорт Внуково.
6. Париж, аеропорт імені Шарля де Голля.
7. Мадрид, аеропорт Барахас.
8. Франкфурт, аеропорт Рейн-Майн.
9. Амстердам, аеропорт Схіпгол.
10. Сочі, аеропорт Адлер.

Пандемія коронавірусу також відбилася на діяльності українського перевізника. ПрАТ «Авіаційна компанія Міжнародні авіалінії України» має широку мережу прямих рейсів з України в Європу, здійснюючи 300 регулярних рейсів щотижня. ПрАТ «Авіаційна компанія Міжнародні авіалінії України» співпрацює з багатьма провідними авіакомпаніями світу, уклавши понад 126 угод про взаємні розрахунки. Завдяки такому партнерству авіакомпанія пропонує 3000 напрямків зі зручними сполученнями. Сьогодні авіакомпанія виконує регулярні польоти до Амстердама, Барселони, Брюсселя, Берліна, Будапешту, Варшави, Відня, Гельсінки, Лондона, Мадрида, Мілана, Мінську, Парижа, Рима, Франкфурта, Цюриха, Лісабону, Кувейта, Ларнаки тощо. Базовим аеропортом ПрАТ «Авіаційна компанія Міжнародні авіалінії України» є міжнародний аеропорт Києва - Бориспіль (KBP).

Авіакомпанія зарекомендувала себе як якісний і надійний авіаперевізник, це підтверджується високим рівнем безпеки польотів. Однак рейтинг авіакомпанії у соціальних мережах та на різноманітних сайтах, де публікують відгуки авіапасажири, є не дуже високим, адже є великий відсоток незадоволених клієнтів.

Місією авіакомпанії є пропонування клієнтам зручних та надійних авіаційних перевезень у відповідності до найвищих міжнародних стандартів безпеки та сервісу. На теперішній час ПрАТ «Авіаційна компанія Міжнародні авіалінії України» досягнуло цілей, які були поставлені в установчих документах, а саме:

- створення сучасної міжнародної конкурентноспроможної української авіакомпанії з високими стандартами якості;

- розширення багатосторонніх зв'язків України з іноземними державами;

- інтеграції системи повітряних перевезень України в світову авіатранспортну мережу;

- запровадження провідних технологій та сучасних принципів менеджменту;

- залучення іноземних інвестицій;

- отримання прибутків від комерційної діяльності.

Стратегія «Міжнародних авіаліній України» полягає у збереженні лідерської позиції на ринку авіаційних перевезень з території України шляхом пропонування пасажирам безпечних, надійних рейсів за найвищими міжнародними стандартами сервісу, забезпечення повної задоволеності пасажирів якістю обслуговування.

За інформацією, представленою на офіційному сайті «Украероруху», за 2020 рік авіакомпанія ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» виконала 14406 рейсів. Усього диспетчери Украероруху супроводили 142 047 рейсів у 2020 році, що на 57,6% менше показника 2019 року. Українські авіакомпанії здійснили 49 733 перельотів (-54,7%), іноземні авіаперевізники виконали 92

314 рейсів (-59,1%) (рис. 2.1). ТОП-10 авіакомпаній за кількістю польотів виглядає наступним чином (табл. 2.1):

Таблиця 2.1

Топ-10 авіакомпаній за кількістю польотів за версією «Укравероруху», 2020 рік

Позиція в рейтингу	Назва авіакомпанії та країна реєстрації	Кількість польотів, шт.
1.	Turk Hava Yollari (Туреччина)	14 623
2.	МАУ (Україна)	14 406
3.	Belavia (Білорусь)	10 644
4.	Wizz Air Hungary Ltd (Угорщина)	9151
5.	Wind Rose (Україна)	8511
6.	Skyup Airlines (Україна)	8434
7.	LOT Polish Airlines (Польща)	6260
8.	Ryanair (Ірландія)	5965
9.	Azur Air (Україна)	4663
10.	Pegasus (Туреччина)	3446

Джерело: розроблено автором на основі [19]

За звітний рік 11-ма українськими авіакомпаніями на міжнародних рейсах на нерегулярній основі перевезено 3003,1 тис. пасажирів, це на 44,6 відсотка менше, ніж роком раніше. Водночас майже 98 відсотків таких перевезень було здійснено чотирма вищезазначеними найбільшими пасажирськими авіакомпаніями

Зниження числа літаків в українському небі пов’язано з пандемією COVID-19 і обмеженнями на поїздки, які вводилися в усьому світі. В Україні з середини березня по середину червня 2020 року влада закрила на прийом пасажирських рейсів всі аеропорти за винятком Борисполя. Останньому дозволили прийом евакуаційних рейсів з пасажирами, які також виконувало ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України».

Впливати на споживачів авіакомпанія прямо не може, проте важливим завдань, є забезпечення ефективного інформаційного обміну зі споживачами, що має вирішуватися у рамках інформаційної діяльності авіакомпанії. Необхідно розуміти інформаційний обмін як важливий фактор формування та підтримки партнерських стосунків авіакомпанії з власними клієнтами.

Натомість, важливість продуктивної взаємодії з клієнтами є чинником, що у довгостроковій перспективі може забезпечити ряд конкурентних переваг для компанії на ринку та як наслідок призвести до підвищення її конкурентоспроможності. Прикладом комплексу заходів, що сприяють покращенню інформаційного обміну між підприємством та споживачами можна назвати програму лояльності. В випадку досліджуваної нами авіакомпанії такою програмою є наявність картки Panorama Club Classic або Panorama Club Premium, що передбачають накопичення миль. Інформаційний обмін підприємства має забезпечувати досягнення таких цілей, як формування позитивного іміджу компанії, збільшення обсягів продажу товарів компанії, організація зворотного зв'язку з клієнтами і тд.

Важливим для клієнтів є і наземна інфраструктура. Авіакомпанії повинні звертати увагу на обслуговування клієнтів в аеропорту. Мається на увазі своєчасна видача вантажів, дорога до аеропорту, готель, прилегла до нього територія та інше. Так як базовим аеропортом для ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» є Міжнародний аеропорт «Бориспіль», необхідно контролювати рівень послуг, який аеропорт надає клієнтам-пасажирам, адже загальне враження значно відбивається в пам’яті і впливає на те, чи скористається він послугами даного перевізника ще раз чи ні.

Щодо політичного та економічного стану країни, то в умовах різкої зміни кон'юнктури ринку та жорсткої цінової конкуренції з боку інших українських авіакомпаній, МАУ було приватизовано, що забезпечило необхідну гнучкість бізнесу і дозволило розпочати перехід від операційної моделі базового до моделі мережевого перевізника.

Як було висвітлено вище в пункті 1.2, після краху авіакомпанії «Аеорсвіт», ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» забрали собі у спадок нові напрямки, кількість рейсів ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» збільшилася в 1,5 рази, так як було відкрито 29 нових напрямків лише за перші пів року (2013р.), чим зупинила інфраструктурний колапс авіаринку України.

Також щороку відбуваються зміни, котрі стосуються авіаційної галузі.

Це і порядок страхування повітряного судна, і порядок обслуговування повітряних суден і пасажирів, і зміни щодо аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України, і зміни в положенні про державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях. Тобто при кожній зміні авіакомпанії необхідно пристосовуватися до нових умов, а це не завжди вигідно і зручно, але діяти необхідно відповідно до законодавчих актів.

Авіакомпанія «МАУ» обрала стратегію концентричної диверсифікації, зокрема вона здійснює диверсифікаційну діяльність по наступних напрямках:

- авіакомпанія має власний Центр навчання і підготування персоналу, де проводиться підготування всіх основних категорій персоналу авіакомпанії, за винятком інженерно - технічного складу;
- здійснює продажів перевезень у якості агентів;
- продаж сувенірів на борту;
- туристичне обслуговування.

З урахуванням того, що в мережі маршрутів авіакомпанії значну частку займають туристичні напрямки, що й обумовило високий рівень сезонності перевезень, очевидна важливість правильної і чіткої організації туристичних перевезень у напрямках, що обслуговуються авіакомпанією.

Наявність у ПрАТ «Міжнародні авіалінії України» сучасного парку літаків, який складається з 20 сучасних лайнерів Боїнг-737, також підвищує конкурентоспроможність компанії.

Аналізуючи внутрішнє середовище ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України», можна зазначити, що ціллю компанію є розвиток міжнародних авіаційних сполучень, а саме збільшення кількості рейсів та маршрутної сітки, здатність конкурувати з провідними авіалініями світу та володіння лідерською позицією на українського ринку пасажирських перевезень. Проведемо SWOT-аналіз діяльності ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» (табл. 2.1).

Таблиця 2.2

SWOT-аналіз ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»

Сильні сторони	Слабкі сторони
-перманентне зниження витрат; -постійна розробка і впровадження нових видів послуг і тарифних планів як для постійних клієнтів, так і з метою залучення нових; - диверсифікація авіаперевезень; - статус монополіста; -покращення якості послуг; -покращення стану флоту; -можливість приєднання до міжнародних альянсів авіаперевізників; -отримання потенційної вигоди від використання маркетингового підходу, включаючи використання зарубіжного досвіду в цій галузі; -регулярне підвищення кваліфікації персоналу -програми лояльності для часто літаючих пасажирів Panorama Club та Panorama Club Corporate; -великий та сучасний флот;	- слабкий імідж авіакомпаній на світовому ринку; - слабке знання розмовної англійської мови персоналом авіакомпанії; - зміни щодо допустимих розмірів багажу, що входить до ціни квитка; - зміни щодо харчування на борту; - високі ціни на квитки; - нестабільність валюти; - висока залежність від платоспроможності населення; - затримка рейсів; - відсутність дитячого харчування на борту; - відсутність програм лояльності для подорожуючих з дітьми та студентів; - якість флоту (висока для українського ринку, але неконкурентоспроможна для світового)
Можливості	Загрози
- широка географічна мережа: авіакомпанія поєднує Україну з ключовими містами Європи, Азії, США, країн СНД і Близького Сходу. Спільно з партнерами МАУ пропонує понад 3000 напрямків по всьому світу; - розгалужена інфраструктура (філії та представництва в Україні таза кордоном); - велика кількість запропонованих рейсів (маршрутів). Зручнийрозклад рейсів для всіх категорій пасажирів; - код-шерінг; - мала кількість конкурентів на вітчизняному ринку; - складність відкриття нових українських авіакомпаній; - дотримання стандартів безпеки ІАТА. Наявність міжнароднихсертифікатів якості і безпеки польотів	- зростання популярності бюджетних авіаліній - ескалація військових дій на Сході України; - низька купівельна спроможність населення України; - колапс економіки (COVID-19)$ - загострення конкурентної боротьби з боку іноземних авіакомпаній; - високі ціни на авіапаливо; - падіння попиту на пасажирські перевезення; - сезонність попиту

Джерело: розроблено автором

ПрАТ «Міжнародні авіалінії України» має урядову підтримку, проте тут вона набагато суттєвіша, оскільки Фонд державного майна є власником 61,6% акцій авіакомпанії. Як правило, ПрАТ «Міжнародні авіалінії України» є перевізником, якого обирають українські урядовці, коли подорожують в Європі.

Вплив політичної та економічної нестабільності можна охарактеризувати як складний, а отже, необхідно віднести цей фактор до загроз фірми. Теж саме стосується і таких загроз як недосконаліть законодавства в галузі авіаційних перевезень, а також конкуренція з боку провідних європейських авіаперевізників у зв'язку з лібералізацією ринку і стартом в Україні програми «Відкрите небо». Відносно слабка місцева конкуренція є такою ж можливістю для Міжнародні авіалініїї України.

Співробітництво у сфері спільної експлуатації рейсів з такими іноземними перевізниками як «Swiss Air», «KLM», «Iberia», «FinnAir», «Kuwait Airways», «Tap Portugal», «Austrian Airlines» тощо створює додаткові можливості для авіакомпанії Міжнародні авіалініїї України. Звичайно, що ПрАТ «Міжнародні авіалініїї України» має можливість розвиватися і завдяки такій можливості як потенціал київського вузлового аеропорту ДМА «Бориспіль», який планує збільшувати потік пасажирів не в останню чергу завдяки співпраці з цією авіакомпанією

Аналізуючи середовище ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України», можна зазначити, що ціллю компанію є розвиток міжнародних авіаційних сполучень, а саме збільшення кількості рейсів та маршрутної сітки, здатність конкурувати з провідними авіалініями світу та володіння лідерською позицією на українського ринку пасажирських перевезень.

Підґрунтям для вибору оптимального закордонного ринку є результати аналізу позиції кожної з країн у поширених рейтингових системах:

– індекс глобальної конкурентоспроможності (The Global Competitiveness Index);

– індекс економічної свободи (Index of Economic Freedom);

– індекс залучення країн світу до міжнародної торгівлі (Enabling Trade Index);

– індекс легкості ведення бізнесу (Doing Business).

Виходячи з проведеного дослідження міжнародної діяльності компанії «Міжнародні Авіалінії України» в попередньому розділі виявили значне переважання частки наданих послуг з міжнародних перевезень до країн Європи. Отже, з метою оцінки привабливості міжнародного середовища компанії встановити найбільш привабливу країну. Для дослідження обрано Францію, Німеччину та Іспанію.

Необхідно провести ранжування приймаючих країн за агрегованим показником, що дозволяє оцінити сприятливість національного середовища для міжнародного бізнесу за окремими його складовими. Структура агрегованого показника стану бізнес-середовища країни представлена в табл. 2.2.

Агрегований показник стану бізнес-середовища приймаючої країни розраховується за формулою:

$$I = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^{N} \frac{1}{M_i} \sum_{j=1}^{M_i} k_{ij},$$

де I – агрегований показник стану бізнес-середовища приймаючої країни;

S_i – оцінка і-тої складової бізнес-середовища країни (i=1, …, N);

N – кількість складових бізнес середовища країни;

k_{ij} – оцінка j-го індикатору і-тої складової бізнес-середовища країни (j=1, …, M_i);

M_i – кількість індикаторів оцінювання стану і-тої складової бізнес-середовища приймаючої країни.

Ранжування країн за агрегованими показниками здійснюється шляхом порівняння оцінок, що знаходяться в діапазоні від 1 (min) до 7 (max).

Таблиця 2.3

Структура агрегованого показника оцінювання бізнес-середовища країни

Складова бізнес-середовища	Індикатор та посилання на ресурс	Агрегований показник по кожному з ринків		
		Франція	Німеччина	Іспанія
S1 Макроекономічне середовище	1. GCI: Macroeconomic stability	4,1	2,51	1,92
	2. GCI: Market size	3,9	2,93	2,0
	3. IEF: Monetary Freedom	4,09	2,73	2,23
S2 Ступінь економічного лібералізму	1. ETI: Domestic market access	4,91	2,36	2,06
	2. ETI: Foreign market access	4,55	2,7	2,71
	3. GCI: Product market	3,9	2,51	2,04
	4. IEF: Fiscal Freedom (Health)	5,06	2,99	2,2
S3 Інституціональне середовище	1. GCI: Institutions: Public-sector performance	4,5	2,19	2,3
	2. GCI: Institutions: Incidence of corruption	4,2	2,3	2,04
	3. GCI: Institutions: Judicial independence	3,9	2,04	2,1
	4. ETI: Efficiency and transparency of border administration	5,01	2,5	2,7
	5. IEF: Property Rights	4,4	2,13	2,36
S4 Підприємницьке середовище	1. ETI: Operating environment	4,5	2,4	3,0
	2. GCI: Business dynamism	3,98	2,75	2,5
	3. DB: Starting a Business	4,02	2,9	2,8
	4. DB: Registering Property	4,09	2,6	2,94
	5. DB: Paying Taxes	4	2,38	3,12
	6. DB: Enforcing Contracts	4,1	2,6	3
S5 Фінансово-інвестиційне середовище	1. GCI: Financial system	4,05	2,6	2,5
	2. DB: Getting Credit	3,3	2,41	2,01
	3. DB: Protecting Minority Investors	3,48	2,13	1,9
	4. IEF: Investment Freedom	3,5	2,28	2,6
S6 Інфраструктурне середовище	1. ETI: Availability and quality of transport infrastructure	3,5	3,9	3,79
	2. ETI: Availability and quality of transport services	3,46	3,8	3,5
	3. ETI: Availability and use of ICTs	3,02	4,05	3,67
	4. GCI: Infrastructure	4,13	3,79	3,4
	5. GCI: R&D expenditures	4,28	3,05	3,38
	6. GCI: Innovation capability	4,97	3,8	3,58
S7 Ринок праці	1. GCI: Labour market	4,41	1,99	3,11
	2. GCI: Skillset of graduates	4,3	2,78	8,79
	3. IEF: Labour Freedom	4,23	3,56	2,01

Джерело: розроблено автором

Ранжування країн за агрегованими показниками здійснюється шляхом порівняння оцінок, що знаходяться в діапазоні від 1 (min) до 7 (max). Отримані

результати оцінки сприятливості бізнес-середовища потенційних закордонних ринків збуту наведено в таблиці 2.4.

Таблиця 2.4

Значення оцінок стану складових бізнес середовища по країнам

Складова бізнес-середовища	Потенційні закордонні ринки збуту продукції (країни)		
	Франція	Німеччина	Іспанія
S1 Макроекономічне середовище	4,03	2,77	2,13
S2 Ступінь економічного лібералізму	4,66	2,71	2,19
S3 Інституціональне середовище	4,21	2,26	2,38
S4 Підприємницьке середовище	4,01	2,8	2,93
S5 Фінансово-інвестиційне середовище	3,74	2,52	2,26
S6 Інфраструктурне середовище	4,81	2,53	2,99
S7 Ринок праці	3,98	3,78	3,54
Загальний показник по країні	4,4	2,9	2,8
Оптимальний закордонний ринок для реалізації послуг авіакомпанії	Франція		

Джерело: розроблено автором

Аналізуючи проведені розрахунки, слід зазначити, що найоптимальнішими країнами для виходу на ринок авіаперевезень є Франція та менш привабливим є ринок Іспанії, так як ці країни характеризуються високим розвитком фінансового ринку, розвиненим сектором туризму та гостинності, що дає змогу іноземним виробникам експортувати на ці ринки свої послуги. Також з розглянутих країн саме в Франції найменший рівень корупції, що сприятливо впливає на ведення бізнесу в цій країні. Інфляція також є найменшою.

Основними складовими для реалізації цілі є якість наданих послуг, ціна та їх співвідношення. Важливою зміною стало зменшення ціни на квиток, зміни тарифів шляхом виведення з ціни додаткових послуг.

Такими діями авіакомпанія прагне знизити ціни на авіаквитки та зробити їх більш доступними, особливо для українців. Адже подорожувати в наш час, при економічній нестабільності досить дорого. Такі дії підштовхують ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» до моделі Low cost, проте окрім відмови від їжі на борту та багажу, авіакомпанія більш ні чим не схожа на низько

бюджетну авіалінію, адже ціни на авіаквитки дуже відрізняються від цін європейських низько бюджетних авіакомпаній. Для прикладу, порівняємо цінову політику ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» і всім відомої Low cost авіакомпанії «WizzAir». Випадково було обрано рейс Київ-Відень (1-2 березня). Український перевізник пропонує білет за 1315 грн, в той час як угорських конкурент за 909 грн. В принципі, різниця не велика, проте якщо пасажир захоче взяти з собою невелику валізку на колесах вагою до 10 кг, то в першим випадку змушений буде заплатити 1063 грн, в другому – до 300 грн. Звичайно, є різниця в годині вильоту, аеропорті, проте пасажири частіше намагаються вибрати економічний варіант, котрий не буде значно бити по їх гаманцю.

Щодо якості наданих послуг, то ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» намагається якнайкраще реалізовувати їх. І враховуючи кількість пасажиропотоку та щорічного зростання кількості рейсів, їм це в міру вдається. Проте ні для кого не секрет, що рейси даного перевізника часами затримуються, що призводить до певних незручностей (скарги, відмова від білету, грошове відшкодування).

На сьогоднішній день флот МАУ налічує 27 літаків а до 2022 року авіакомпанія планує збільшити і оновити флот, відкрити нові напрямки східного та південно-східного векторів маршрутної мережі, наростити частотність польотів на вже освоєних напрямках і активно розвивати регіональні хаби в містах України. Більш того, ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» має власну мережу хендлінгу. Це дозволяє контролювати якість сервісу, продавати сервісні послуги іншим авіакомпаніям та створювати додаткові робочі місця в Україні.

2.2. Аналіз сформованої практики страхування ризиків міжнародної діяльності ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»

Одночасно із розвитком технічного прогресу в авіаційній індустрії відбувається розвиток і авіаційного страхування. І сьогодні, крім страхування авіа-каско є безліч інших видів, зокрема страхування авіа запчастин та двигунів, пасажирів від нещасних випадків, членів екіпажів, авіадиспетчерів та інших спеціалістів, страхування відповідальності аеропортів і власників ангарів, відповідальність виробників повітряних суден та іншої продукції авіаційно-промислового комплексу і пов'язаних з авіацією комплексів.

Авіакомпанія МАУ наразі користується послугами низки страхових компаній (Таблиця 2.5).

Таблиця 2.5

Страхові компанії, з якими співпрацює ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» в 2016-2020 рр, у %

Компанія	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	***2020***
ПрАТ «Страхова компанія «Універсальна»	19,5	20,3	21,1	20,4	24,3
ПрАТ «Страхова компанія «Альфа-страхування»	24,1	23,1	24	23,8	24,9
ПрАТ «Страхова компанія «Бусін»	21,3	22,5	20	22,3	22,1
ПрАТ «Страхова компанія «ПЗУ Україна»	15	16,8	19,7	18,2	19,4
ПрАТ «Страхова компанія «Провідна»	20,1	17,3	15,2	15,3	-
ПрАТ «Страхова група ТАС»				-	9,3
Разом	100	100	100	100	100

Джерело: розроблено автором на основі даних ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»

Отже, виходячи з табл. 2.5, компанія ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» в 2016-2020 рр користувалася послугами п'яти страхових компаній:

ПрАТ «Страхова компанія «Універсальна», ПрАТ «Страхова компанія «Альфа-страхування», ПрАТ «Страхова компанія «Бусін», ПрАТ «Страхова компанія «ПЗУ Україна», ПрАТ «Страхова компанія «Провідна» та з 2020 року - ПрАТ «Страхова група ТАС». Протягом аналізованого періоду частки страхових компаній в сукупності наданих послуг зберігали тенденцію: ПрАТ «Страхова компанія «Універсальна» та ПрАТ «Страхова компанія «Альфа-страхування» зберігали частки на рівні 23-24%, при цьому варто зауважити, що частка компанії ПрАТ «Страхова компанія «Універсальна» зросла з 19,5% в2016р. до 24,3% в 2020 році за рахунок скорочення частки послуг ПрАТ «Страхова компанія «Провідна», від послуг якої ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» відмовилися взагалі в 2020 році.

Авіакомпанія МАУ наразі виконує такі види страхування:

- авіаційне;
- добровільне медичне страхування;
- страхування рухомого та не рухомого майна, авто та пожежна дружина;
- перестрахування.

Розглянемо міжнародне страхування з цих пунктів.

Незважаючи на розширене поняття терміну «авіаційне страхування», головним носієм ризику в цих видах страхування є повітряне судно, особливо під час зльоту та посадки, адже в цей час повітряне судно отримує найбільші статистичні та динамічні навантаження. Хоча небезпечні періоди польоту становлять всього 6% від всього польотного часу, на них припадає близько 75% авіаційних подій. Але не зважаючи на це, страхувати необхідно більше ніж лише час польоту. На сьогоднішній день в цивільній авіації, відповідно і в МАУ виконуються такі основні види авіаційного страхування, які представлено в Таблиці 2.6.

Таблиця 2.6

Види авіаційного страхування в ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»

Види	*Предмет страхування*
Обов'язкове страхування цивільних повітряних суден.	Майнові інтереси страхувальника, що не суперечать закону, пов'язані з володінням користуванням і розпорядженням повітряним судном.
Обов'язкове страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу.	Майнові інтереси страхувальника, що не суперечать закону, пов'язані з життям і здоров'ям членів екіпажу повітряного судна та іншим авіаційним персоналом.
Обов'язкове страхування осіб, які мають право перебувати на борту судна на законних підставах без придбання квитків.	Майнові інтереси страхувальника, що не суперечать закону, пов'язані з життям і здоров'ям, які мають право перебувати на борту судна на законних підставах без придбання квитків
Обов'язкове страхування відповідальності експлуатанта цивільного повітряного судна комерційної авіації за шкоду, заподіяну третім особам та відповідальності авіаційного перевізника за шкоду, заподіяну пасажирам, багажу, вантажу та пошті.	Майнові інтереси страхувальника, що не суперечать закону, пов'язані з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди третім особам, пасажирам багажу, вантажу і пошті

Джерело: розроблено автором на основі внутрішніх документів компанії.

Всім цим авіаційним страхуванням у МАУ займається страхова компанія «Бусін», яка визнана лідером вітчизняного ринку страхування авіаційних ризиків. Компанія пропонує своїм клієнтам унікальні можливості перестрахування авіаційних ризиків на міжнародному страховому ринку Lloyd`s. Страховик ексклюзивно представляє Україну в Міжнародному об'єднанні авіаційних страховиків. По кожному з видів страхування оформлюється окремий страховий договір, відповідно з різними умовами, покриттям і сумами. Наприклад договір обов'язково страхування членів екіпажу та іншого авіаційного персоналу включає в себе перелік повітряних суден на яких здійснюються рейси, допустима кількість членів екіпажу під кожен тип судна, країни в які виконуються рейси. Від кожного підпункту

договору та додаткової інформації змінюється ціна та сума покриття. Факт укладення договору страхування засвідчується страховим сертифікатом, договором, полісом.

Перестрахування – це передача страховиком частини відповідальності за застрахованим його ризикам на певних умовах іншим страховим компаніям (перестраховикам). Перестрахування дає змогу страховій компанії та страховику убезпечити свої фінанси. У випадку, якщо страхова подія наступила, і виплата фінансово затратна, а в більшості випадків не реальна для однієї страхової компанії, доцільно використовувати перестрахування та розділяти страхові виплати. Приміром, страхова виплата для повітряного судна Boeing-777 у випадку повної загибелі судна від 3 000 000 до 8 000 000 доларів. У випадку з тим самим типом літака при повній загибелі повітряного судна спричиненою військовими діями, виплата досягає приблизно 30 000 000 доларів. Саме через великі суми страхових виплат и використовується перестрахування.

При настанні страхового випадку перестраховик несе відповідальність згідно з узятими на себе зобов'язаннями з перестрахування що вказані в договорі. У результаті перестрахування відбувається поділ ризиків між багатьма страховиками, як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Як у страхових так і перестрахувальних операціях іноді необхідні посередники, цю роль знову ж таки виконують страхові брокери. Здебільшого до послуг брокерів у перестрахуванні звертаються під час дорогих ризиків, таких як авіаційні катастрофи, тому що виникає необхідність розмістити їх на спеціальних ринках.

Перестрахування за своєю суттю – це вторинне страхування раніше застрахованого ризику, його основна мета – забезпечити платоспроможність страховика. При цьому страхова компанія, незважаючи на укладений договір перестрахування, залишається в повному обсязі відповідальною перед клієнтами (страхувальниками), з яким укладено договір страхування.

Наявність договору перестрахування – важливий показник для клієнта, так як в цьому випадку його інтереси виявляються захищені надійніше.

ПрАТ «Міжнародні авіалінії України» входять до страхової групи авіаліній, що співпрацює зі страховим брокером Gallager. Страховий брокер в свою чергу представляє інтереси авіакомпаній на світовому перестраховому ринку. Через те, що МАУ входять до страхової групи, витрати за перестрахування значно менші ніж у тих компаніях, які працюють одні, тому що всі компанії, які входять до групи складають всі свої ризики разом, так би мовити в один пакет ризиків, і брокер виставляє на перестраховому ринку їх разом. Це зменшує суму оплати. Відповідно після того, як брокер виставив на ринку пакет ризиків, кожен перестраховщик який зацікавлений купує певний % ризику, який бере на себе. Кожного року перелік перестрахових компаній змінюється. При цьому українська страхова компанія, в нашому випадку ПрАТ "Страхова компанія "БУСІН", обов'язково залишає за собою бодай 0,01% ризиків і виплат по ним. На сьогоднішній день інші відсотки ризиків в МАУ розподілені між близько 40 перестраховими компаніями.

Договори страхування та перестрахування є конфіденційною інформацією компанії, тому чітких фінансових показників дати неможливо.

Висновки до розділу 2

Аналізуючи середовище ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України», можна зазначити, що воно в умовах останніх двох років з огляду на COVID-19 є вкрай турбулентним. Попри це ціллю компанію є подальший розвиток міжнародних авіаційних сполучень, а саме збільшення кількості рейсів та маршрутної сітки, здатність конкурувати з провідними авіалініями світу та володіння лідерською позицією на українського ринку пасажирських перевезень.

Загалом, проведений в даному розділі аналіз, дає змогу стверджувати, що авіакомпанії варто зосередитися на покращенні якості послуг і зниженні вартості квитка, що допоможе втриматися на лідерських позиціях на

вітчизняному ринкута збільшить шанси гідно конкурувати на міжнародному ринку авіаперевезень. Для цього слід продовжувати використовувати сильні сторони, підтримувати фінансовий ріст та намагатися звести недоліки до мінімуму. Що стосується страхування, зміни можуть бути лише при наявності великих змін в самій структурі підприємства та законодавства. Також доцільно буде залучити додаткове страхування пасажирів, що дасть змогу повисити фінансові показники та значно повисить довіру на ринку.

РОЗДІЛ 3
ВДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ СТРАХУВАННЯ РИЗИКІВ МІЖНАРОДНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА

3.1 Розробка заходів щодо удосконалення системи страхування ризиків міжнародної діяльності ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»

Авіакомпанія – соціально-економічна система; вона розв'язує і проблеми забезпечення безперебійного виробничого процесу, і свої соціальні питання. Внаслідок дії різних несприятливих чинників, на авіатранспортному підприємстві виникають збої, які призводять до відхилення вильотів літаків від розкладу. Затримки рейсів мають економічні і соціальні наслідки.

Для авіатранспортних підприємств актуальна проблема забезпечення безперервності виробничого процесу з метою зниження ризиків виробничого характеру. Регулярність польотів – один з основних показників, що характеризують діяльність авіакомпанії із виробництва повітряних перевезень. Затримки вильотів спричиняють простої повітряних суден, порушення ритмічності виконання інших рейсів і злагодженості роботи виробничих підрозділів певного авіатранспортного підприємства – а, отже виникають ризики комерційні, репутаційні, виробничі. Підвищення стійкості виробництва сприяє зменшенню економічних втрат від збійних ситуацій; крім того, воно має важливий соціальний зміст, оскільки сприяє поліпшенню якості обслуговування пасажирів внаслідок ліквідації незручностей у разі затримки рейсів, береже час пасажирів. Безризикова робота авіапідприємства задовольнятиме пасажирів лише в тому випадку, якщо буде гарантована висока безпека польотів і регулярність рухів, оперативність і культура обслуговування.

Завдання забезпечення високої стійкості виробництва і зниження ризиків отримання збитків авіатранспортного підприємства від збоїв може

бути вирішене за допомогою вдосконалення авіа технічної бази, від якої залежать технічне обслуговування і підготовка літаків до польотів. Авіаційно-технічну базу можна трактувати самостійним підприємством. Вона також розв'язує свої соціальні і економічні проблеми. Тривалість і частота затримок рейсів, що усувають фахівці авіатехнічної бази, мають важливе значення для пасажирів.

На повітряних лініях малої і середньої протяжності тривалість затримки є вирішальним чинником для вибору між літаком як засобом пересування й іншим видом конкуруючого транспорту [24]. На протяжних повітряних лініях, коли пасажири не мають вибору (в умовах затримки будь-якої тривалості вони змушені чекати моменту готовності повітряного судна до польоту), важливі передусім економічні показники. Чим триваліша збійна ситуація, що усувається працівниками авіаційно-технічної бази, тим більших економічних збитків буде завдано авіакомпанії [26].

Необхідно розробити методику побудови ефективної системи підготовки повітряних суден до рейсів, в якій завдання, пов'язані з усуненням затримок рейсів, і використовувані з цією метою ресурси підприємства були б розумно розподілені за рівнями системи. Основна мета полягає в розробці організаційно-методичного забезпечення соціально-економічних показників системи підготовки повітряних суден до рейсу і у виробленні рекомендацій для побудови економічної і стабільної системи [27].

Для досягнення сформульованої мети необхідно вирішити такі завдання:

1) вибрати і обґрунтувати соціально-економічні критерії якості системи підготовки повітряних суден до рейсу;

2) розробити модель стійкості виробництва;

3) розробити модель економічності управління;

4)розробити методику оптимізації (за критерієм стійкості виробництва) розподілу фахівців системи підготовки повітряних суден до рейсу за її виробничими рівнями;

5) розробити методику визначення ступеня централізації усунення затримок вильотів, оптимального за критерієм економічності системи підготовки повітряних суден до рейсу [28].

Перехід авіакомпаній до ринкової концепції управління спричинив необхідність корінної зміни або вдосконалення організаційних структур управління діяльністю компанії. Необхідне створення гнучких організаційних структур, що легко пристосовуються до специфіки стратегічних програм і здатні вдосконалюватися.

Існує багато причин, через які суспільство повинне здійснювати особливий контроль над авіаційним транспортом:

1. Основні операції транспорту необхідно регулювати на користь суспільної безпеки.

2. У багатьох випадках транспорт – закономірна монополія, що є гальмівним чинником його розвитку.

3. Найчастіше у транспортній галузі відбувається конкурентна боротьба. Це призводить до зниження заробітної платні працівників галузі.

4. Соціальні витрати транспорту значні, у зв'язку з цим їх необхідно враховувати і перерозподіляти. Авіаційний транспорт не може існувати без таких складових, як аеродроми, технічне обслуговування тощо. Це вимагає додаткового фінансування.

5. Транспорт часто потребує міжнародної взаємодії, що зумовлює необхідність державних угод.

6. Транспорт разом із системою матеріально-технічного постачання і зв'язком є частиною інфраструктури національної економіки і водночас стимулятором її розвитку.

7. Транспорт, унаслідок високого рівня інтенсивності перевезення пасажирів і вантажів, є галуззю, що прогресивно стимулює інфляційні процеси. Тому в умовах нестабільної економічної ситуації необхідний контроль рівня тарифів.

8. Транспорт є центральною ланкою в ліквідації надзвичайних ситуацій і відіграє важливу роль у забезпеченні обороноздатності країни [28].

Формування раціональної структури парку ПС і підвищення ефективності його використання – одне з основних завдань, що стоять перед авіакомпаніями. Для їх успішного вирішення велике значення має вдосконалення методів обґрунтування вибору типового складу парку ПС для експлуатації на повітряних авіалініях (ПА) при плануванні (Рисунок 3.1).

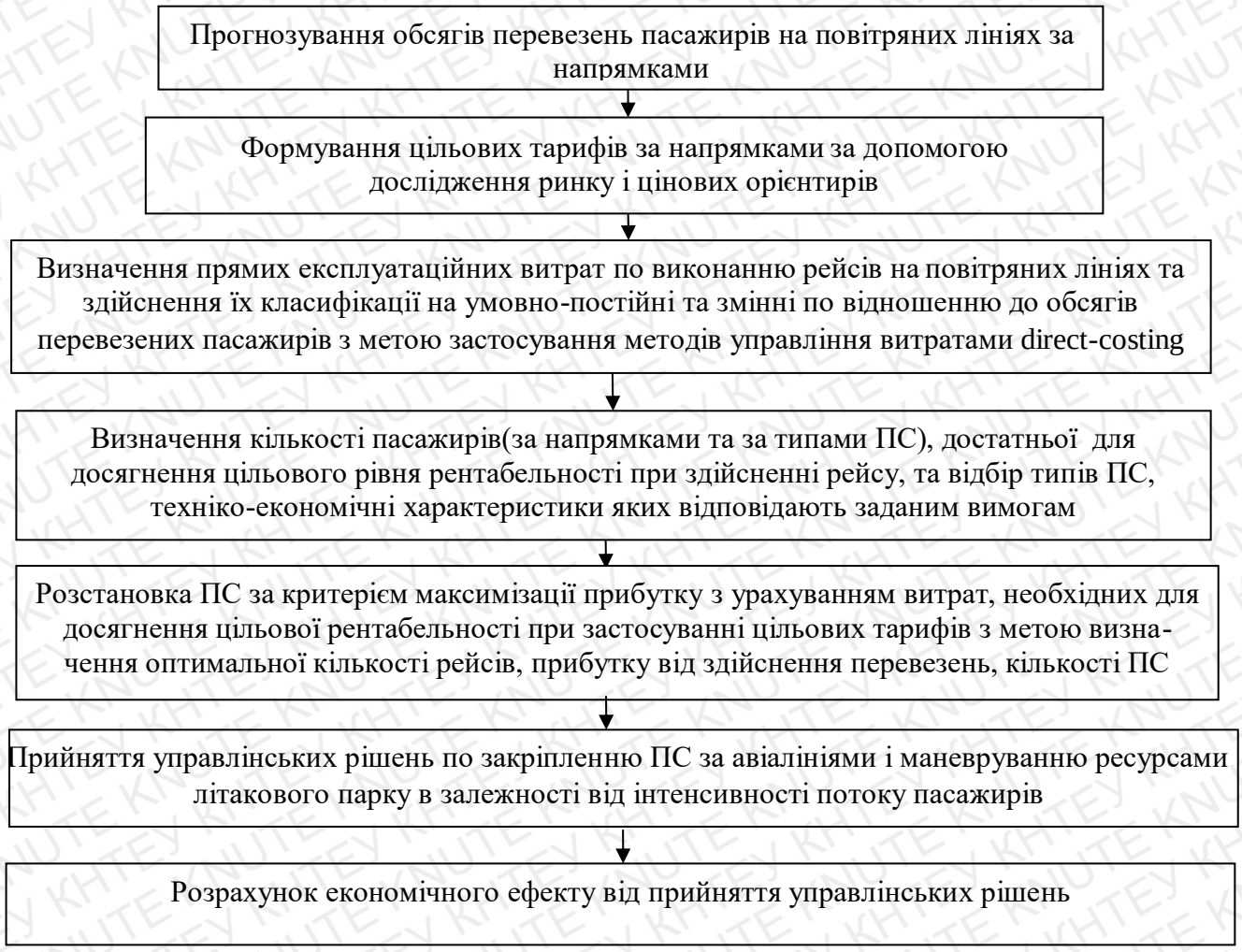

Рисунок 3.1. – Схема управління ефективністю експлуатації повітряних суден при здійсненні пасажирських перевезень [28]

Для вирішення проблеми управління витратами авіакомпанії «МАУ» при здійсненні регулярних внутрішніх пасажирських перевезень було проведено аналіз розвитку цих перевезень, досліджено фактори, що

впливають на їх обсяги, оскільки обсяги перевезень визначають потребу у певних ресурсах, які, у свою чергу, формують витрати авіакомпанії [27].

Найбільш типові ситуації в системі «ПС – авіалінії» наступні: визначення раціонального складу ПС для мережі авіаліній, оптимальний розподіл парку ПС по авіалініях, вибір оптимального типу ПС для групи авіаліній, вибір оптимального типу ПС для конкретної повітряної лінії.

Перші три види задач вирішуються при перспективному плануванні, коли визначають типи ПС для груп ВЛ. Другі класи задач характерні для поточного і оперативного планування ПС (розробка розкладу руху, оперативне регулювання процесу перевезень). Найбільш загальна задача – це обґрунтування вибору ПС для мережі авіаліній. Складність її рішення у тому, що при обмеженої кількості типів ПС необхідно таким чином їх розподілити по мережі ВЛ, щоб отримати найкраще рішення по вибраному критерію оцінки в умовах відхилення від оптимальної дальності польотів.

В процесі обґрунтування типового складу парка ПС для ПЛ приймаються компромісно рішення, яке забезпечує мінімум або максимум вибраного критерії. Критерії ефективності або їх група використовуються залежно від мети вирішення задачі.

Вибір оптимального типу ПС для ПЛ – задача лінійного програмування, яка вирішується за різними критеріями при заданих обмеженнях. Наприклад, критерій «максимум провізної здатності» доцільно застосовувати коли необхідно виконати максимальний обсяг перевезень при обмеженому парке ПС. Мінімізація експлуатаційних витрат застосовується при поточному плануванні використання парка ПС.

Застосування сучасних оптимізаційних методів обґрунтування типу ПС для ПЛ не виключає факторного аналізу і оцінки результатів, отриманих при реалізації економіко-математичних моделей. Для реалізації цього підходу необхідно знання закономірностей зміни критеріїв оптимальності від різних факторів [26].

У сучасних умовах змінились не лише цільові напрями рішення економічних задач, а і відбуваються якісні зміни змісту задач у часовому аспекті. Зростає роль і значення оперативного аналізу і управління витратами, собівартістю перевезень за типами ПС, за рейсами, напрямами, видами перевезень, категоріями пасажирів, видами вантажів і т.ін. Запропоновані методичні підходи базуються на врахуванні найважливіших факторів ринку, результатах комплексного аналізу методів визначення собівартості, тарифів на авіаперевезення [27].

Варто виділити наступні методичні підходи:

1. Удосконалення діючої методики калькулювання витрат і собівартості перевезень на основі: - використання функціонально-технологічного групування витрат, а саме, групування витрат за укрупненими транспортними операціями з відокремленням витрат, які залежать і не залежать від дальності перевезень; - деталізація калькуляційних вимірювачів. Формування витрат з технічного і аеронавігаційного забезпечення на літако-виліт за типами ПС.

2. Врахування конкретних умов експлуатації ПС для визначення сфери їх ефективного використання, розробки тарифів за видами перевезень на основі індивідуальних витрат авіакомпанії.

3. Удосконалення формування системи тарифів з врахуванням споживчої вартості послуг, що надаються, як важеля підвищення якості обслуговування пасажирів. Врахування відмінностей витрат в різних умовах, а також ступінь соціальної виправданості та економічної обґрунтованості тих чи інших потреб в пасажирських перевезеннях , показники споживчої вартості транспортної послуги (клас салону, економія часу у зв’язку з відсутністю проміжних посадок , час доби виконання польоту, сезонна нерівномірність завантаженості пасажиропотоку на повітряній лінії, напрям польоту та ін.).

Задача обґрунтування вибору типу ПС вирішується з урахуванням таких техніко-економічних факторів: категорія ПЛ, її протяжність; безпосадкова дальність польоту з максимальним комерційним завантаженням; максимальна дальність польоту ПС; обсяг перевезень по ПЛ; техніко-економічні дані ПС

(комерційне навантаження, кількість пасажирських крісел, практична дальність польоту з максимальним комерційним навантаженням та ін.).

Здійснимо порівняльну економічну оцінку ефективності експлуатації літаків на авіарейсі «Київ - Братислава» (дальність польоту – 1 200 км) для надання економічного обґрунтування вибору оптимального типу літака для авіакомпанії «МАУ». Для цього порівняємо два типи літаків, визначимо оптимальні зони використання заданих типів літаків у залежності від безпосадкової дальності їхнього прольоту,

Таблиця 3.1

Техніко-економічні показники літаків

Показники	Значення показника за типами літаків	
	B-737-300	B-767- 200ER
Ціна планера літака із обладнанням, млн. грн.	25	12
Ціна двигуна, млн. грн.	4	2
Кількість гнізд для двигунів на літаку, один.	2	2
Максимальне комерційне завантаження, т	8.0	3,7
Крейсерська швидкість літака, км/год	500	515
Економічна дальність польоту літака, км	1540	670
Максимальна дальність польоту літака, км	5000	5000
Гранична дальність польоту літака, км	3100	1900
Собівартість однієї виробничої льотної години, тис. грн./год	6.8	3,6
Коефіцієнт використання комерційного завантаження, частк. одиниці	0.81	0,85
Коефіцієнт, що враховує обсяг капітальних вкладень у наземні засоби, частк. одиниці	1.18	1,19

Джерело : укладено автором на основі даних ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»

Собівартість одного тонно-кілометра $S_{ткм}(L)$,грн./ткм:

$$S_{ткм}(L) = \frac{S_{л.г}}{П_г(L)}\ , \tag{3.1}$$

$$П_г(L) = G_{гран}(L) \cdot V_p(L) \cdot \gamma\ , \tag{3.2}$$

$$V_p(L) = \frac{L}{\frac{L}{V_{кр}} + \Delta t}\ , \tag{3.3}$$

$$G_{гран}(L)=\begin{cases} G_{\max}, & якщо\ 0<L\le L_e \\ \dfrac{G_{\max}(L_м-L)}{L_м-L_e}, & якщо\ L_e<L\le L_{гран} \end{cases}, \qquad (3.4)$$

де $S_{л.г}$ - собівартість однієї виробничої льотної години, грн./г;

$П_г$(L) - годинна продуктивність літака, грн./г;

γ - коефіцієнт використання комерційного завантаження літака;

V_p(L) - рейсова швидкість літака, км/г;

$V_{кр}$ - крейсерська швидкість літака, км/г;

L- дальність безпосадкового польоту літака, км;

Δt - втрати часу на маневрування в районі аеропорту, набір висоти і зниження у порівнянні з випадком, якби вони здійснювалися на крейсерській швидкості. Приймаємо $\Delta t = 0{,}35$ години;

$G_{гран}(L)$ - граничне комерційне завантаження літака, т;

$G_{\max}$ - максимальне комерційне завантаження літака, т;

L_e - економічна дальність польоту літака (відповідає найбільшій дальності безпосадкового польоту з максимальним комерційним завантаженням і мінімальній собівартості одного тонно-кілометра), км;

$L_м$ - максимально можлива дальність безпосадкового польоту літака при повному заправленні його баків паливом і відсутності комерційного завантаження. У даному завданні для спрощення розрахунків функція зміни $G_{гран}(L)$ від дальності в інтервалі $(L_e, L_м)$ умовно розглядається як одновідрізкова лінійна функція), км ;

$L_{гран}$ - гранична дальність безпосадкового польоту літака, до значення якої на практиці допускається використання літака для виконання транспортних робіт, км.

Визначаємо залежність собівартості одного тонно-кілометра від дальності польоту літаків, для цього користуємося формулами отримуємо:

для літака В-737-300:

$$S_{ткм}(L)=\frac{S_{л.г}}{П_г(L)}=\frac{6{,}8}{G_{гран}(L)\cdot\dfrac{L}{\dfrac{L}{500}+0.35}\cdot 0.81}$$

Оскільки для даного випадку L знаходиться в інтервалі ($L_е$, $L_м$), то:

$$G_{гран}(L)=\left\{\frac{G_{max}(L_м-L)}{L_м-L_е}=\frac{8{,}0(3500-L)}{3500-1540}=\frac{8{,}0(3500-L)}{1960}\right.$$

Звідси:

$$S_{ткм}(L)=\frac{S_{л.г}}{П_г(L)}=\frac{6{,}8}{G_{гран}(L)\cdot\dfrac{L}{\dfrac{L}{500}+0.35}\cdot 0.81}=\frac{6{,}8}{\dfrac{8{,}0(3500-L)}{1960}\cdot\dfrac{L}{\dfrac{L}{500}+0.35}\cdot 0.81}$$

Проводимо ті ж розрахунки для літака В-737-500 і отримуємо функцію залежності:

$$S_{ткм}(L)=\frac{S_{л.г}}{П_г(L)}=\frac{3{,}6}{G_{гран}(L)\cdot\dfrac{L}{\dfrac{L}{515}+0.35}\cdot 0.85}=\frac{3{,}6}{\dfrac{3{,}7(2900-L)}{2230}\cdot\dfrac{L}{\dfrac{L}{515}+0.35}\cdot 0.85}$$

Визначаємо залежність питомих капітальних вкладень по кожному типу літаків:

Питомі капітальні вкладення $K_{пит}(L)$,грн./(ткм/рік):

$$K_{пит}(L)=\frac{(Ц_л+\lambda\cdot Ц_{дв}\cdot n)\cdot k_з}{П_г(L)\cdot T_р},$$

де $Ц_л$ - ціна планера літака із обладнанням, грн.;

$Ц_{дв}$ - ціна одного двигуна, грн./одиницю;

n - кількість гнізд для двигунів на літаку, одиниць; λ - коефіцієнт, що враховує оборотний фонд двигунів певного типу (дорівнює відношенню сумарної кількості двигунів, установлених на літаках, і тих, що знаходяться у ремонті, до кількості двигунів, установлених на літаках, частки одиниці. Приймаємо λ=1,30);

$k_з$ - коефіцієнт, що враховує обсяг капітальних вкладень у наземні засоби від вартості літака і двигунів, частки одиниці;

$T_р$ - середньорічний нальот годин на один літак, г/рік.

Для літака В-737-300 ця залежність матиме вигляд:

$$K_{пит}(L)=\frac{(Ц_л+\lambda\cdot Ц_{дв}\cdot n)\cdot k_з}{П_г(L)\cdot T_р}=\frac{(25+1{,}30\cdot 4\cdot 2)\cdot 1{,}18}{(\frac{8{,}0(3500-L)}{1960}\cdot\frac{L}{\frac{L}{500}+0.35}\cdot 0.81)\cdot 4300}=\frac{41{,}77}{\frac{8{,}0(3500-L)}{1960}\cdot\frac{L}{\frac{L}{500}+0.35}\cdot 3483}$$

Проводимо аналогічні підрахунки для літака В-737-500:

$$K_{пит}(L)=\frac{(Ц_л+\lambda\cdot Ц_{дв}\cdot n)\cdot k_з}{П_г(L)\cdot T_р}=\frac{(12+1{,}30\cdot 2\cdot 2)\cdot 1{,}19}{\frac{3{,}7(2900-L)}{2230}\cdot\frac{L}{\frac{L}{515}+0.35}\cdot 0.85\cdot 4500}=\frac{20{,}47}{\frac{3{,}7(2900-L)}{2230}\cdot\frac{L}{\frac{L}{515}+0.35}\cdot 3825}$$

Визначаємо залежність зведених витрат від дальності польоту:

Зведені витрати $З_{ткм}$, грн./ткм:

$$З_{ткм}=S_{ткм}+E_н\cdot K_{пит}$$

де $E_н$ - нормативний коефіцієнт ефективності капітальних вкладень, прийняти $E_н=0{,}15$ 1/рік.

Для літака В-737-300 ця залежність матиме вигляд:

$$З_{ткм}=S_{ткм}+E_н\cdot K_{пит}=\frac{6{,}8}{\frac{8{,}0(3500-L)}{1960}\cdot\frac{L}{\frac{L}{500}+0.35}\cdot 0.81}+0{,}15\cdot\frac{41{,}77}{\frac{8{,}0(3500-L)}{1960}\cdot\frac{L}{\frac{L}{500}+0.35}\cdot 3483}$$

Проводимо аналогічні підрахунки для літака В-737-500:

$$З_{ткм}=S_{ткм}+E_н\cdot K_{пит}=\frac{3{,}6}{\frac{3{,}7(2900-L)}{2230}\cdot\frac{L}{\frac{L}{515}+0.35}\cdot 0.85}+0{,}15\cdot\frac{20{,}47}{\frac{3{,}7(2900-L)}{2230}\cdot\frac{L}{\frac{L}{515}+0.35}\cdot 3825}$$

Типовий характер залежності основних техніко-економічних показників літака певного типу від дальності безпосадкового польоту L, що розраховуються за формулами (3.1)- (3.4) приведено на рис. 3.7. З цього рисунку видно, що значення собівартості однієї виробничої льотної години $S_{л.г}$ по мірі збільшення безпосадкової дальності зменшується в незначній мірі і в даному домашньому завданні прийнято за постійне, а значення годинної продуктивності літака спочатку зростає по мірі збільшення безпосадкової дальності до $L_е$, а потім зменшується. Визначимо порівняльну економічну

ефективність розглянутих типів літаків у конкретних умовах експлуатації. Для заданої дальності (L_{data}) безпосадкового польоту доцільно вибрати найбільш ефективний варіант літака. Для цього необхідно розрахувати питомі капітальні інвестиції

Для літака В-737-300 :

$$K_{пит}(L)=\frac{(Ц_л+\lambda\cdot Ц_{дв}\cdot n)\cdot k_з}{П_г(L)\cdot T_р}=\frac{(25+1{,}30\cdot 4\cdot 2)\cdot 1{,}18}{(\frac{8{,}0(3500-1200)}{1960}\cdot\frac{1200}{\frac{1200}{500}+0.35}\cdot 0.81)\cdot 4300}=0{,}005397$$

Проводимо аналогічні підрахунки для літака В-737-500:

$$K_{пит}(L)=\frac{(Ц_л+\lambda\cdot Ц_{дв}\cdot n)\cdot k_з}{П_г(L)\cdot T_р}=\frac{(12+1{,}30\cdot 2\cdot 2)\cdot 1{,}19}{\frac{3{,}7(2900-1200)}{2230}\cdot\frac{1200}{\frac{1200}{515}+0.35}\cdot 0.85\cdot 4500}=0{,}006835$$

Розраховуємо собівартість тонно-кілометру для обох літаків.

Для літака В-737-300:

$$G_{гран}(L)=G_{\max},\quad якщо\ 0<L\le L_e,$$

$$S_{ткм}(L)=\frac{S_{л.г}}{П_г(L)}=\frac{6{,}8}{G_{гран}(L)\cdot\frac{L}{\frac{L}{500}+0.35}\cdot 0.81}=0{,}00241$$

для літака типу В-737-500:

$$S_{ткм}(L)=\frac{S_{л.г}}{П_г(L)}=\frac{3{,}6}{G_{гран}(L)\cdot\frac{L}{\frac{L}{515}+0.35}\cdot 0.85}=\frac{3{,}6}{\frac{3{,}7(2900-1200)}{2230}\cdot\frac{1200}{\frac{1200}{515}+0.35}\cdot 0.85}=0{,}00335$$

Отже, за базовий будемо приймати літак типу В-737-300.

- розрахувати показники порівняльної економічної ефективності капітальних вкладень (термін окупності додаткових капітальних вкладень і коефіцієнт економічної ефективності) за умови, що за базовий варіант приймається менш ефективний для заданої дальності безпосадкового польоту літак;

Термін окупності додаткових капітальних вкладень $T_{ок}$, рік:

$$T_{ок} = \frac{\Delta K}{\Delta S} = \frac{K_{пит.пр} - K_{пит.б}}{S_{ткм.б} - S_{ткм.пр}} \quad (3.5)$$

де ΔK - додаткові капітальні вкладення, грн./(ткм/рік);

ΔS - зменшення собівартості продукції, грн./ткм;

$K_{пит.пр}$, $K_{пит.б}$ - питомі капітальні вкладення за базовим та проектним (впроваджуваним) варіантом відповідно, грн./(ткм/рік);

$S_{ткм.б}$, $S_{ткм.пр}$ - собівартість одиниці продукції, що виробляється за допомогою базового та впроваджуваного варіанта відповідно, грн./ткм.

Отже: $T_{ок} = \frac{\Delta K}{\Delta S} = \frac{K_{пит.пр} - K_{пит.б}}{S_{ткм.б} - S_{ткм.пр}} = 0{,}53$,

Коефіцієнт економічної ефективності додаткових капітальних вкладень (розрахунковий) $E_{розр}$, 1/рік:

$$E_{розр} = \frac{\Delta S}{\Delta K} = \frac{1}{T_{ок}} \quad (3.6)$$

Значення $E_{розр}$ повинно бути не меншим за значення $E_н$, а значення $T_{ок}$ - не більшим за значення «нормативного терміну окупності капітальних вкладень ($T_н = 1/E_н$)».

Для заданої умови: $E_{розр} = \frac{\Delta S}{\Delta K} = \frac{1}{T_{ок}} = 1{,}89$

- розрахувати порівняльний річний економічний ефект за умови виконання заданого обсягу робіт з використанням більш ефективного літака.

Річний порівняльний економічний ефект Е, грн./рік:

$$E = ((S_{ткм.б} + E_н \cdot K_{пит.б}) - (S_{ткм.пр} + E_н \cdot K_{пит.пр})) \cdot W_р$$

де $W_р$ - річний обсяг транспортних робіт, ткм/рік.

$$E = ((S_{ткм.б} + E_н \cdot K_{пит.б}) - (S_{ткм.пр} + E_н \cdot K_{пит.пр})) \cdot W_р = 91967 грн / рік$$

Вибір найкращого варіанту із заданих типів літаків та визначення зон найкращого їх використання проводимо графічним методом на рис. 3.2.

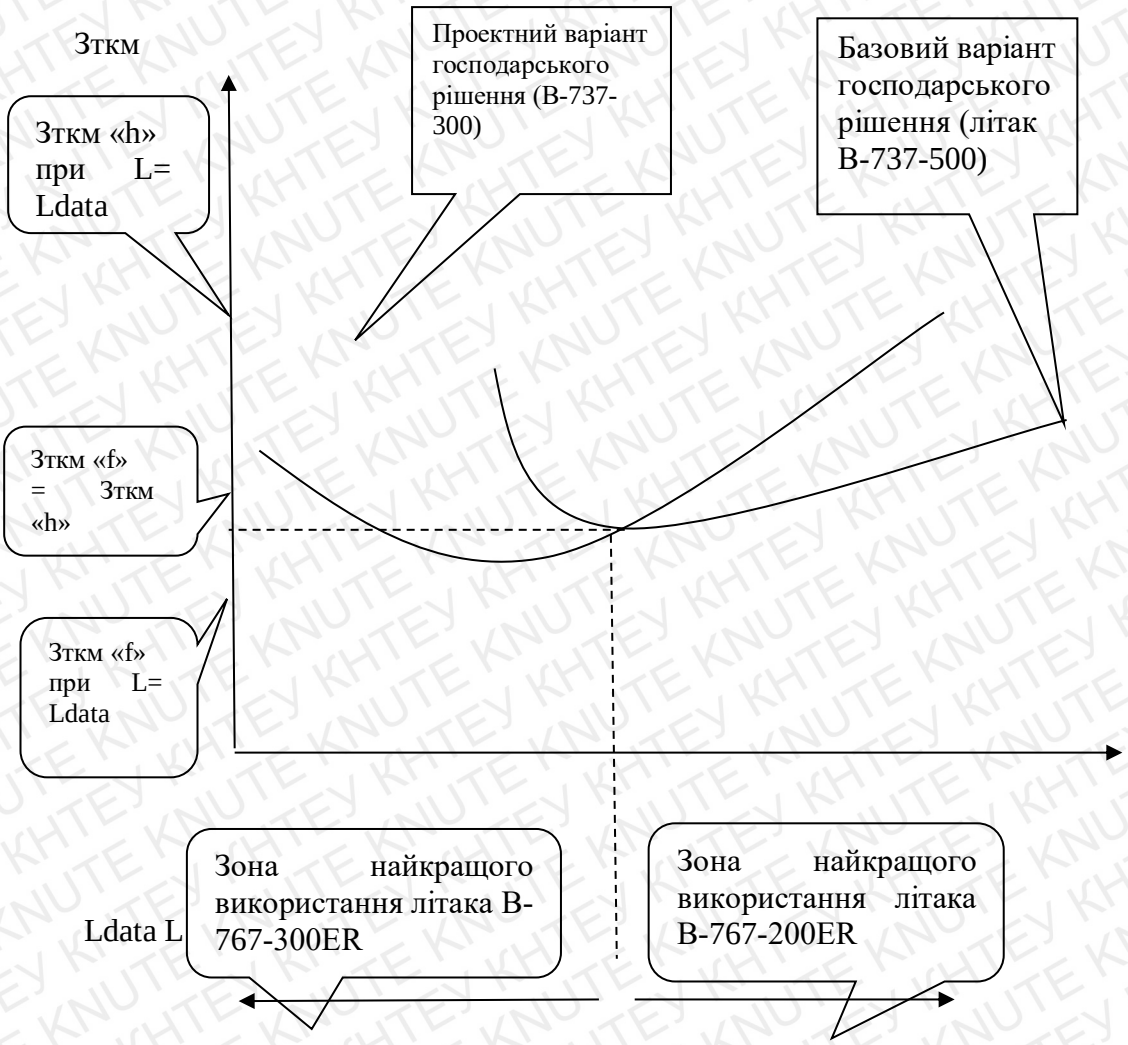

Рисунок 3.2 – Схема вибору найкращого варіанту літака із заданих типів

Джерело : укладено автором на основі даних ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»

Для цього будуємо графіки залежності зведених витрат $З_{ткм}$ від безпосадкової дальності польоту L для двох заданих типів літаків.

Поглиблений аналіз техніко-економічних чинників і відповідності безпосадочній дальності польоту з максимальним комерційним навантаженням максимальній дальності польоту ПС з категорією повітряної

лінії, її протяжністю показує, що цим критеріям задовольняють В-737-300 та В-737-500.

Аналіз результатів ранжирування показав, що техніко-економічні показники найбільш відповідають характеристикам повітряної лінії у літака В-737-300 потім В-737-500. Ці типи ПС вибрані для подальшого дослідження: визначена собівартість, рентабельність перевезень, проведені дослідження цих показників залежно від різних чинників.

3.2. Прогнозна оцінка ефективності запропонованих рекомендацій

Аналіз беззбитковості рейсів ПС виконується на основі побудови залежності доходів і витрат від комерційного завантаження. Комерційне завантаження, що відповідає нульовій рентабельності, визначається графічно для розрахункових відстаней і типу ПС, що рекомендується для експлуатації.

Результати розстановки ПС по повітряним лініям авіакомпанії «МАУ» показані у таблиці 3.2.

Таблиця 3.2

Рекомендовані варіанти розстановки ПС по ПЛ авіакомпанії «МАУ»

Напрямок	Існуючий варіант			Запропонований автором варіант			
	Тип ПС	Кількість парних рейсів за місяць, од.	Тарифи, дол.США	Тип ПС	Кількість парних рейсів за місяць, од.	Цільові тарифи, дол..США	Зниження тарифів,%
Київ-Братислава	В-737	84	105	В-737	71	93,3	11,1%
Київ-Рим	В-737	56	87	Ан - 140	104	63,28	27,3%
Київ-Афіни	В-737	28	110	Ан – 148	27	56,11	49,0%

Джерело : укладено автором на основі даних ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»

Результати, отримані із застосуванням методів управління витратами target costing та direct-costing, показані в таблиці 3.3. При порівнянні найбільш

вагомих статей витрат існуючого варіанту і запропонованого автором маємо скорочення витрат на авіа пальне на 754967 дол. США, на аеропортові та аеронавігаційні збори на 214827 дол. США. Прибуток, отриманий при існуючому варіанті, складає 254957 дол. США. Прибуток, отриманий при варіанті , запропонованому автором, складає 361404 дол. США (без урахування збільшення пасажиропотоку).

Таблиця 3.3

Прогноз витрат при існуючому та альтернативному варіанті

Напрям	Існуючий варіант		Запропонований варіант	
	Паливо, дол. США	Аеропортові та аеронавігаційні збори, дол. США	Паливо дол. США	Аеропортові та аеронавігаційні збори, дол. США
Київ-Братислава	460668,3	190848,3	329889	136668,3
Київ-Рим	244801,9	101417,9	99188,62	115201,1
Київ-Афіни	108156,7	44807,76	53493,03	32344,62
Усього	1386753,30	574512,04	631786,6	359684,6

Джерело : укладено автором на основі даних ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»

Отже, в результаті ефективного управління витратами, авіакомпанія має можливість збільшити прибуток на 106447 дол. США та знизити тарифи в межах від 11% до 56% при збереженні заданого рівня рентабельності. Такі результати отримані внаслідок зниження собівартості авіаперевезень шляхом впровадження нових типів повітряних суден вітчизняного виробництва, підвищення інтенсивного використання літакового парку за рахунок оптимальної розстановки типів ПС по повітряним лініям та відповідного збільшення комерційного завантаження пасажирських крісел.

Розстановка типів ПС проводилась при фіксованій кількості пасажирів, що забезпечує цільовий рівень рентабельності. При коливаннях попиту у сторону збільшення рентабельність перевезень буде перевищувати цільовий рівень. Загрозою є коливання попиту в сторону зменшення – у цьому випадку рентабельність буде менше цільової, можливі навіть збитки. Нами було

проведено розрахунок кількості пасажирів, достатньої для досягнення рівня беззбитковості. Результати розрахунків занесені до таблиці 3.4.

Таблиця 3.4

Прогноз раціонального рівня рентабельності

Напрям	Кількість пасажирів, достатня для досягнення рівня беззбитковості - цільового рівня рентабельності при виконанні одинарного рейсу, чол.			
	Ан - 140	Ан – 148	А-320	В-737-300
Київ-Братислава	41-45	55-59	89-96	93-99
Київ-Рим			141-152	144-155
Київ-Афіни	45-48	65-70	109-117	110-118

Джерело : укладено автором на основі даних ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»

Прогнозні результати розрахунків собівартості, рентабельності перевезень і фінансових результатів експлуатації повітряної лінії «Київ-Братислава» приведені в табл. 3.5

Таблиця 3.5

Прогноз річних фінансових результати від експлуатації авіалінії Київ-Братислава на 2022 рік

№ п/п	Показники	Одиниці виміру	Типи ПС		
			В-737-300	В-737-500	Ан-148
1.	Повна собівартість льотної години	Грн. /год.	12356	11414	14533
2.	Собівартість пасажирських перевезень	грн. /пас-км	8,36	9,11	7,34
3.	Рентабельність пасажирських перевезень	%	25,96	15,59	43,46
4.	Експлуатаційні витрати	тис. грн.	26516,7	29128,9	26623,8
5.	Експлуатаційні доходи	тис. грн.	33577,5	33577,5	33577,5
6.	Експлуатаційні підсумок (прибуток або збиток)	тис. грн.	7060,3	4448,1	6953,2

Джерело : укладено автором на основі даних ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»

Порівняльний аналіз економічних і фінансових результатів експлуатації літаків показує, що за показниками собівартості і рентабельності Ан-148

ефективніший. Собівартість пасажирських перевезень на Ан-148 складає 7,34 грн./пас.-км; на В-737-300 вона вище на 13,9%, на В 737-500 - 24,1%. При зміні відсотка зайнятості пасажирських крісел від 25% до 100% собівартість пасажирських перевезень знижується в середньому по типах ПС на 27,6%, у тому числі на В-737-300 на 28%, на В 737-500 – на 26,3%.

Аналіз розрахунків рентабельності за опублікованим тарифом ІАТА показує, що при коефіцієнті зайнятості пасажирських крісел рівному 0.45 перевезення на всіх типах ПС рентабельні. Вища рентабельність перевезень забезпечується на ПС, що мають велику пасажиромісткість і кращу паливну ефективність. Аналіз показує, що з погляду забезпечення максимальної рентабельності перевезень на повітряній лінії Київ-Братислава можуть бути рекомендовані до експлуатації ПС в наступному порядку: Ан-148, В-737-300, В 737-500.

Запропоновані підходи можна використовувати при розробці рекомендацій щодо визначення сфер раціонального використання ПС, заходів зі зниження собівартості та підвищення рентабельності авіаперевезень, а також при обґрунтуванні вибору раціонального типу ПС.

Отже, для прийняття обґрунтованих управлінських рішень при управлінні ефективністю експлуатації повітряних суден на повітряних лініях авіакомпанії необхідно здійснювати безперервний аналіз попиту на авіалініях і рейсах для підтримання раціонального рівня рентабельності.

Висновки до розділу 3

ПрАТ «МАУ» наразі переживає серйозні зміни: зростаюча популярність бюджетних перевізників і близькосхідних авіакомпаній змінює конкурентне середовище. Висока цінова чутливість подорожуючих - як туристів, так і бізнесменів - в середньому негативно позначається на прибутках авіаперевізника. Крім того, жорсткість правил, наприклад, розширення заборон на нічні польоти або додаткові вимоги безпеки, все більше обмежує діяльність авіаперевізника і аеропортів в Європі. Крім того, прискорена

консолідація ринку (96%), посилення позицій бюджетних авіаліній (79%) і триваюча експансія авіакомпаній з регіону Перської затоки до Європи (88%) також можуть значно підвищити конкурентний тиск.

Необхідні заходи вже вживаються, і топ-менеджери МАУ, прогнозують незначне поліпшення показників в 2021 році в порівнянні з попереднім роком. Однак вони також очікують подальшу дію карантинних обмежень у зв'язку з пандемією COVID-19, зниження попиту на ряд напрямків, підвищення цін на паливо і прискорення консолідації ринків.

Для реалізації успішної бізнес-стратегії МАУ пропонується здійснити ряд заходів: в першу чергу, більш ефективне управління витратами. У 80% пасажирських авіакомпаній на порядку денному подальше скорочення витрат в усіх сферах бізнесу, це має компенсувати посилений конкурентний тиск і зростання цін на паливо. Але все ж одних заходів щодо скорочення витрат недостатньо. Залучення нових клієнтів за рахунок диференціювання продуктових лінійок допоможе їм розширити свій бізнес. Крім того, вони прагнуть оптимізувати закупівельні процеси і підвищувати загальну ефективність.

ВИСНОВКИ

За результатами дослідження можна зробити такі висновки та узагальнення.

1. Страхування варто розглядати як дійовий інструмент управління ризиками, попередження їх настання та зниження можливих негативних наслідків. Деякі автори описують суть страхування як систему економічний відносин, в якій страхувальник, сплачуючи страхові внески, забезпечує використання на відшкодування збитків від різних непередбачених явищ (ризиків), прописаних договором страхування або законом, а страховик, який несе відповідальність, активно розміщує резерви здійснює превентивні заходи щодо зменшення наслідків ризику, а за необхідності перестраховує частину ризиків.

2. У результаті всієї наведеної інформації можна дійти висновку, що на сучасному українському ринку авіаперевезень МАУ почесно займає лідерські позиції. При цьому і на міжнародній арені компанія є впізнаваною. Завдяки тому, що аеропорт «Бориспіль» наразі є хабом, багато транзитних пасажирів з Європи купують квитки саме авіакомпанії МАУ. Це дає можливість охоплювати більшу кількість пасажиро перевезень.

3. Аналізуючи середовище ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України», можна зазначити, що ціллю компанію є розвиток міжнародних авіаційних сполучень, а саме збільшення кількості рейсів та маршрутної сітки, здатність конкурувати з провідними авіалініями світу та володіння лідерською позицією на українського ринку пасажирських перевезень.

4. Загалом, проведений в даному розділі аналіз, дає змогу стверджувати, що авіакомпанії варто зосередитися на покращенні якості послуг і зниженні вартості квитка, що допоможе втриматися на лідерських позиціях на вітчизняному ринкута збільшить шанси гідно конкурувати на міжнародному ринку авіаперевезень. Для цього слід продовжувати використовувати сильні

сторони, підтримувати фінансовий ріст та намагатися звести недоліки до мінімуму. Що стосується страхування, зміни можуть бути лише при наявності великих змін в самій структурі підприємства та законодавства. Також доцільно буде залучити додаткове страхування пасажирів, що дасть змогу повисити фінансові показники та значно повисить довіру на ринку.

5. ПрАТ «МАУ» наразі переживає серйозні зміни: зростаюча популярність бюджетних перевізників і близькосхідних авіакомпаній змінює конкурентне середовище. Висока цінова чутливість подорожуючих - як туристів, так і бізнесменів - в середньому негативно позначається на прибутках авіаперевізника. Крім того, жорсткість правил, наприклад, розширення заборон на нічні польоти або додаткові вимоги безпеки, все більше обмежує діяльність авіаперевізника і аеропортів в Європі. Крім того, прискорена консолідація ринку (96%), посилення позицій бюджетних авіаліній (79%) і триваюча експансія авіакомпаній з регіону Перської затоки до Європи (88%) також можуть значно підвищити конкурентний тиск.

Необхідні заходи вже вживаються, і топ-менеджери МАУ, прогнозують незначне поліпшення показників в 2021 році в порівнянні з попереднім роком. Однак вони також очікують подальшу дію карантинних обмежень у зв’язку з пандемією COVID-19, зниження попиту на ряд напрямків, підвищення цін на паливо і прискорення консолідації ринків.

6. Для реалізації успішної бізнес-стратегії МАУ пропонується здійснити ряд заходів: в першу чергу, більш ефективне управління витратами. У 80% пасажирських авіакомпаній на порядку денному подальше скорочення витрат в усіх сферах бізнесу, це має компенсувати посилений конкурентний тиск і зростання цін на паливо. Але все ж одних заходів щодо скорочення витрат недостатньо. Залучення нових клієнтів за рахунок диференціювання продуктових лінійок допоможе їм розширити свій бізнес. Крім того, вони прагнуть оптимізувати закупівельні процеси і підвищувати загальну ефективність.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Манес А. Основы страхового дела / Пер. с нем.; Под ред. и допол. М. И. Ушакова. — СПб.: М. В. Кечедши-Шаповалов, 1909. — 173 с
2. Ризик-менеджмент ланцюгів постачання в умовах цифрової економіки / В. В. Вітлінський, В. І. Скіцько // Бізнес Інформ. - 2018. - № 4. - С. 384-392. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2018_4_55
3. Український тлумачний словник [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://slovnyk.ua/index.php?swrd=%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%85%D1%83%D0%B2%D0%B0%D1%82%D0%B8
4. Тлумачний словник Ожегова https://lexicography.online/explanatory/ozhegov/%D1%81/%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%85%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%82%D1%8C
5. Тлумачний словник В. Даль [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://librebook.me/tolkovyi_slovar_jivogo_velikorusskogo_iazyka
6. Страхування : підручник / [Базилевич В. Д., Базилевич К. С., Пікус Р.В. та ін.] ; за ред. В. Д. Базилевича. – К. : Знання, 2008. – 1019 с.
7. Внукова Н.М. Страхування: теорія та практика: навчально-методичний посібнник Рекомендовано Мін. освіти / Н.М. Внукова, В.І. Успаленко Л.В. Временко. - Х.: Бурун Книга, 2004. - 376 с.
8. Закон України “Про страхування” від 4 жовтня 2001 р. (Відомості Верховної Ради України, (ВВР), 2002, N 7, ст.50 [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/85/96-%D0%B2%D1%80#Text
9. Інформаційний сайт Інвестопедіа [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.investopedia.com/terms/f/financialrisk.asp
10. Конспект лекцій до вивчення дисципліни «Управління ризиками в ЗЕД» для студентів галузі знань 0305 «Економіка і підприємництво» денної

форми навчання, освітньо-кваліфікаційного рівня «бакалавр» / Укладач Н.Є. Стрельбіцька. – Тернопіль: ТНЕУ, 2010. – 81 с.

11. Білик, О. (2020). Вплив пандемії на зміну системи управління соціальними ризиками. *Економіка, управління та адміністрування*, (4(94), 117–122. https://doi.org/10.26642/ema-2020-4(94)-117-122
12. Вербицька Г.Л. Шляхи зниження валютного ризику підприємств в умовах міжнародних економічних відносин [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/45752/2/2018_Verbitska_H_L-Shliakhy_znyzhennia_valiutnoho_68-69.pdf
13. Плиса В.Й. Страхування : навчальний посібник [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://econom.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2018/02/Plysa-V.Y.-Strakhuvannia.-Pidruchnyk.-Kyiv-Karavela.-2019.-512s..pdf
14. Особливості управління економічною безпекою сучасних страхових компаній як одного із видів фінансових установ / В. М. Фурман, Н. В. Зачосова // Агросвіт. - 2015. - № 15. - С. 20-25. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/agrosvit_2015_15_5
15. Старостіна А. О. Risk management in the field of public finance in Ukraine [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=819996
16. Шепета О.В. Поняття, зміст, загрози та складові підприємницької діяльності//Порівняльно-аналітичне право. Вип. № 3. Ужгород–2017. – С. 165-168.
17. Школенко О.Б., Терещенко Е.Ю., «Управління ризиками на підприємствах авіаційного бізнесу» [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://bses.in.ua/journals/2020/55_2_2020/6.pdf
18. Дергачова В. В. Управління ризиками зовнішньоекономічної діяльності в умовах пандемії COVIDW19. [Електронний ресурс] – Режим доступу:

http://www.economy.in.ua/pdf/12_2020/5.pdf

19. Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Украероруx». Офіційний сайт [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=247&id=512
20. Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України». Офіційний сайт [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.flyuia.com/ua/en/home
21. Dunn G. The story of the coronavirus impact on airlines in numbers. Flightglobal.com. 2020 [Electronic resource] – Available at: https://www.flightglobal.com/strategy/how-the-airline-industry-has-been-hit-by-the- crisis/138554.article?adredir=1
22. Hollinger P. How coronavirus brought aerospace down to earth. FT.com. 2020 [Electronic resource] – Available at: https://www.ft.com/content/3fe8a876-7d7c- 11ea-8fdb-7ec06edeef84
23. IATA COVID-19 puts over half of 2020 passenger revenues at risk. 2020 [Electronic resource] – Available at: https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-04-14-01/
24. Петровська Н. В. Оцінка ефективності використання повітряного простору України та методи її забезпечення: автореф. дис. канд. екон. наук: спец. 08.06.01 «Економіка, організація та управління підприємствами» / Петровська Н. В. - К., 2020. – 23с.
25. Рульєв В.А. Менеджмент. Навч. посібник./ В.А.Рульєв, С.О.Гуткевич - К.: Центр учбової літератури, 2019. - 312 с.
26. Семенов А.А. Географические особенности развития и функционирования системы бюджетных авиакомпаний мира // Бюлл. транспортной информации. 2020. – № 9. – С. 10-22.
27. Сич Є.М. Проблеми функціонування та розвитку транспортної галузі регіону [Текст]//Є.М. Сич, О.В. Мініна. Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2019. - №14. С. 145-150.
28. Сооляттэ, А. Ю. Бизнес-модели компаний: определение, эволюция,

классификация [Електронний ресурс] / А. Ю. Сооляттэ. – Режим доступу: http://www.klubok.net/ article2302.html

29. Новикова М.В., Решетило О.С. Перспективи та пріоритети економічного розвитку авіаційної галузі України у контексті глобального конкурентного середовища // Матеріали ІІІ Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті». – К., 2108. – С. 396-399.
30. Прейгер Д. Стан і проблеми розвитку авіаційної галузі України// Економіка України. Науковий журнал Міністерства економіки України, Міністерства фінансів України та Національної академії наук. - №6 (571). - К.: Преса України., 2020. - С. 4-21.

ДОДАТКИ

Додаток А

		КОДИ
	Дата (рік, місяць, число)	2017.01.01
Підприємство ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ "МІЖНАРОДНІ АВІАЛІНІЇ УКРАЇНИ"	за ЄДРПОУ	14348681
Територія	за КОАТУУ	
Організаційно-правова форма господарювання: Приватне акціонерне товариство	за КОПФГ	111
Вид економічної діяльності: Пасажирський авіаційний транспорт	за КВЕД	51.10

Середня кількість працівників: 2598

Адреса, телефон: вул. Лисенка, будинок 4, м. Київ, Шевченківський, 01030, УКРАЇНА, (044)581-56-56

Одиниця виміру: тис.грн. без десяткового знака (окрім розділу IV Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) (форма N 2), сумові показники якого наводяться в гривнях з копійками)

Складено (зробити позначку "v" у відповідній категорії):

за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку	
за міжнародними стандартами фінансової звітності	v

Баланс (Звіт про фінансовий стан)

на 31.12.2016 р.

Форма № 1 Код за ДКУД 1801001

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	86142	113616
первісна вартість	1001	102204	140077
накопичена амортизація	1002	16062	26461
Незавершені капітальні інвестиції	1005	12513	0
Основні засоби	1010	280490	555211
первісна вартість	1011	491119	922510
знос	1012	210629	367299
Інвестиційна нерухомість	1015	0	0
первісна вартість інвестиційної нерухомості	*1016*	0	0
знос інвестиційної нерухомості	*1017*	0	0
Довгострокові біологічні активи	1020	0	0
первісна вартість довгострокових біологічних активів	*1021*	0	0
накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	*1022*	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	79643	207023
інші фінансові інвестиції	1035	0	0
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	8001	8793
Відстрочені податкові активи	1045	11910	11464
Гудвіл	*1050*	6240	447193
Відстрочені аквізиційні витрати	*1060*	0	0
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	*1065*	0	0
Інші необоротні активи	1090	0	0
Усього за розділом I	1095	484939	1343310

1	2	3	4
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	143964	238710
Виробничі запаси	*1101*	143964	238710
Незавершене виробництво	*1102*	0	0
Готова продукція	*1103*	0	0
Товари	*1104*	0	0
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Депозити перестрахування	*1115*	0	0
Векселі одержані	*1120*	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	952206	1203102
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	184347	396778
з бюджетом	1135	144442	43636
у тому числі з податку на прибуток	*1136*	0	0
Дебіторська заборгованість за розрахунками з пов'язаними особами	*1140*	0	0
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	*1145*	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	8132	9396
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	328792	305432
Готівка	*1166*	2548	4146
Рахунки в банках	*1167*	276306	279493
Витрати майбутніх періодів	1170	35090	54580
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	377751	19541
Усього за розділом II	1195	2174724	2291175
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	0	0
Баланс	1300	2659663	3634485

2016 © ЗАТ 14348681

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	103034	103034
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	0	0
Капітал у дооцінках	1405	31654	148233
Додатковий капітал	1410	21950	21950
Емісійний дохід	*1411*	0	0
Накопичені курсові різниці	*1412*	0	0
Резервний капітал	1415	0	0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(2747038)	(2359133)
Неоплачений капітал	1425	(0)	(0)
Вилучений капітал	1430	(0)	(0)
Інші резерви	*1435*	0	0
Усього за розділом I	1495	(2590380)	(2085916)
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	0	0
Пенсійні зобов'язання	*1505*	0	0
Довгострокові кредити банків	1510	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	791211	285126
Довгострокові забезпечення	1520	224648	481399
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	*1521*	104195	156393
Цільове фінансування	1525	415	0
Благодійна допомога	*1526*	0	0
Страхові резерви	*1530*	0	0
у тому числі: *резерви довгострокових зобов'язань*	*1531*	0	0
резерви збитків або резерви належних виплат	*1532*	0	0
резерви незароблених премій	*1533*	0	0
інші страхові резерви	*1534*	0	0
Інвестиційні контракти	*1535*	0	0
Призовий фонд	*1540*	0	0
Резерви на виплату джек-потів	*1545*	0	0
Усього за розділом II	1595	1016274	766525
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	0	0
Векселі видані	*1605*	657880	523182
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	1387560	549299
товари, роботи, послуги	1615	1085701	2050927
розрахунками з бюджетом	1620	12489	21240
у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0
розрахунками зі страхування	1625	11289	6289
розрахунками з оплати праці	1630	55954	93015
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	*1635*	137378	178872
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	*1640*	10	12
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	*1645*	543	543
Поточна кредиторська заборгованість за операціями довірчого	*1650*	0	0
Поточні забезпечення	1660	0	0
Доходи майбутніх періодів	1665	827458	1140305
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	*1670*	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	63497	390094
Усього за розділом III	1695	4233769	4953876

1	2	3	4
Витрачання на придбання: фінансових інвестицій	3255	(0)	(0)
необоротних активів	3260	(300212)	(195795)
Виплата за деривативами	3270	(0)	(0)
Витрачання на надання позик	3275	(0)	(0)
Витрачання на придбання дочірнього підприємства та іншої господарської одиниці	3280	(0)	(0)
Інші платежі	3290	(0)	(0)
Чистий рух коштів від інвестиційної діяльності	**3295**	**(300212)**	**(181832)**
III. Рух коштів у результаті фінансової діяльності			
Надходження від: Власного капіталу	3300	0	0
Отримання позик	3305	0	0
Надходження від продажу частки в дочірньому підприємстві	3310	0	0
Інші надходження	3340	0	0
Витрачання на: Викуп власних акцій	3345	(0)	(0)
Погашення позик	3350	(25845)	(90622)
Сплату дивідендів	3355	(0)	(0)
Витрачання на сплату відсотків	3360	(0)	(0)
Витрачання на сплату заборгованості з фінансової оренди	3365	(0)	(0)
Витрачання на придбання частки в дочірньому підприємстві	3370	(0)	(0)
Витрачання на виплати неконтрольованим часткам у дочірніх підприємствах	3375	(0)	(0)
Інші платежі	3390	(709262)	(62622)
Чистий рух коштів від фінансової діяльності	**3395**	**(735107)**	**(153244)**
Чистий рух грошових коштів за звітний період	**3400**	**(25023)**	**111771**
Залишок коштів на початок року	3405	328792	210485
Вплив зміни валютних курсів на залишок коштів	3410	1663	6536
Залишок коштів на кінець року	3415	305432	328792

Примітки:

Керівник

Головний бухгалтер

2016 ЄДРПОУ 14348681

Підприємство ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ "МІЖНАРОДНІ АВІАЛІНІЇ УКРАЇНИ"

	КОДИ
Дата (рік, місяць, число)	2017.01.01
за ЄДРПОУ	14348681

Звіт про рух грошових коштів (за прямим методом)

за 2016 рік

Форма № 3 Код за ДКУД 1801004

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
I. Рух коштів у результаті операційної діяльності			
Надходження від: Реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	3000	19903490	14681881
Повернення податків і зборів	3005	363605	70561
у тому числі податку на додану вартість	3006	339467	51488
Цільового фінансування	3010	0	0
Надходження від отримання субсидій, дотацій	3011	0	0
Надходження авансів від покупців і замовників	3015	79715	38081
Надходження від повернення авансів	3020	0	0
Надходження від відсотків за залишками коштів на поточних рахунках	3025	39935	14050
Надходження від боржників неустойки (штрафів, пені)	3035	0	0
Надходження від операційної оренди	3040	0	0
Надходження від отримання роялті, авторських винагород	3045	0	0
Надходження від страхових премій	3050	0	0
Надходження фінансових установ від повернення позик	3055	0	0
Інші надходження	3095	55220	13197
Витрачання на оплату: Товарів (робіт, послуг)	3100	(17317455)	(12412806)
Праці	3105	(1391800)	(1059467)
Відрахувань на соціальні заходи	3110	(386953)	(324634)
Зобов'язань з податків і зборів	3115	(21366)	(14199)
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на прибуток	3116	(0)	(0)
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на додану вартість	3117	(0)	(0)
Витрачання на оплату зобов'язань з інших податків і зборів	3118	(21366)	(14199)
Витрачання на оплату авансів	3135	(0)	(0)
Витрачання на оплату повернення авансів	3140	(0)	(7049)
Витрачання на оплату цільових внесків	3145	(0)	(0)
Витрачання на оплату зобов'язань за страховими контрактами	3150	(0)	(0)
Витрачання фінансових установ на надання позик	3155	(0)	(0)
Інші витрачання	3190	(314095)	(552768)
Чистий рух коштів від операційної діяльності	**3195**	**1010296**	**446847**
II. Рух коштів у результаті інвестиційної діяльності			
Надходження від реалізації: фінансових інвестицій	3200	0	0
необоротних активів	3205	0	0
Надходження від отриманих: відсотків	3215	0	0
дивідендів	3220	0	13963
Надходження від деривативів	3225	0	0
Надходження від погашення позик	3230	0	0
Надходження від вибуття дочірнього підприємства та іншої господарської одиниці	3235	0	0
Інші надходження	3250	0	0

Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	25264	2093
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	0	0
Чистий фінансовий результат: прибуток	**2350**	**387885**	**0**
збиток	2355	(0)	(504923)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	142289	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**	142289	0
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	(25710)	0
Інший сукупний дохід після оподаткування	**2460**	116579	0
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	**2465**	**504464**	**(504923)**

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	2330001	1695022
Витрати на оплату праці	2505	1483221	1003656
Відрахування на соціальні заходи	2510	146549	161830
Амортизація	2515	71324	38909
Інші операційні витрати	2520	14181147	10473854
Разом	**2550**	**18212242**	**13371271**

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	490000	490000
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	544000	544000
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	0,79	(1,03)
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	0,71	(0,92)
Дивіденди на одну просту акцію	2650	0	0

Примітки:

Керівник

Головний бухгалтер

2016 січня 14348681

Підприємство ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ "МІЖНАРОДНІ АВІАЛІНІЇ УКРАЇНИ"	Дата (рік, місяць, число)	КОДИ
		2017.01.01
	за ЄДРПОУ	14348681

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)

за 2016 рік

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ Форма № 2 Код за ДКУД 1801003

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	17829440	13133875
Чисті заробані страхові премії	*2010*	0	0
Премії підписані, валова сума	*2011*	0	0
Премії, передані у перестрахування	*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	(15948806)	(11706649)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	*2070*	(0)	(0)
Валовий: **прибуток**	2090	1880634	1427226
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	414058	293378
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	*2123*	0	0
Адміністративні витрати	2130	(248864)	(177946)
Витрати на збут	2150	(1946868)	(1328813)
Інші операційні витрати	2180	(67754)	(204055)
Витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	*2181*	(0)	(0)
Витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	*2182*	(0)	(0)
Фінансовий результат від операційної діяльності: **прибуток**	2190	31206	9790
збиток	2195	(0)	(0)
Дохід від участі в капіталі	2200	127390	64743
Інші фінансові доходи	2220	803011	59629
Інші доходи	2240	21627	2094
Дохід від благодійної допомоги	*2241*	0	0
Фінансові витрати	2250	(110997)	(203383)
Втрати від участі в капіталі	2255	(0)	(0)
Інші витрати	2270	(509616)	(439859)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	*2275*	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: **прибуток**	2290	362621	0
збиток	2295	(0)	(306986)

1	2	3	4
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	0	0
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	*1800*	0	0
Баланс	1900	2659663	3634485

Примітки

Керівник

Головний бухгалтер

KNUTE КНТЕУ

Додаток Б

			КОДИ
		Дата (рік, місяць, число)	2018.01.01
Підприємство	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ "МІЖНАРОДНІ АВІАЛІНІЇ УКРАЇНИ"	за ЄДРПОУ	13348681
Територія	ШЕВЧЕНКІВСЬКИЙ	за КОАТУУ	8039100000
Організаційно-правова форма господарювання	Акціонерне товариство	за КОПФГ	230
Вид економічної діяльності	Пасажирський авіаційний транспорт	за КВЕД	51.10

Середня кількість працівників 3067

Адреса: вулиця Лисенка, будинок 4, , Шевченківський, 01030, Україна, +38 044 581 56 56
телефон

Одиниця виміру: тис.грн. без десяткового знака (окрім розділу IV Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) (форма N 2), грошові показники якого наводяться в гривнях з копійками)

Складено (зробити позначку "х" у відповідній клітинці):

за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку

за міжнародними стандартами фінансової звітності

Баланс (Звіт про фінансовий стан)

на 31.12.2017 р.

Форма № 1 Код за ДКУД 1801001

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	113616	219674
первісна вартість	1001	140077	26624
накопичена амортизація	1002	26161	46567
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0	297
Основні засоби	1010	555711	745786
первісна вартість	1011	927510	1142208
знос	1012	367299	368482
Інвестиційна нерухомість	1015	0	0
первісна вартість інвестиційної нерухомості	*1016*	0	0
знос інвестиційної нерухомості	*1017*	0	0
Довгострокові біологічні активи	1020	0	0
первісна вартість довгострокових біологічних активів	*1021*	0	0
накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	*1022*	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	207033	231422
ж.ж. фінансові інвестиції	1035	0	0
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	8793	0
Відстрочені податкові активи	1045	11464	0
Гудвіл	*1050*	0	0
Відстрочені аквізиційні витрати	*1060*	0	0
Залишок коштів у центральних страхових резервних фондах	*1065*	0	0
ж.ж. необоротні активи	1090	447193	566169
Усього за розділом I	**1095**	**1343310**	**1763348**

1	2	3	4
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	258710	349741
Виробничі запаси	1101	258710	349741
Незавершене виробництво	1102	0	0
Готова продукція	1103	0	0
Товари	1104	0	0
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Депозити перестрахування	1115	0	0
Векселі одержані	1120	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	1203102	1388098
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	396778	222777
з бюджетом	1135	13636	57249
у тому числі з податку на прибуток	1136	0	0
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	0	0
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	9396	44436
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	305432	260938
Готівка	1166	4436	4445
Рахунки в банках	1167	279493	206866
Витрати майбутніх періодів	1170	54580	70070
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	19541	23553
Усього за розділом II	**1195**	**2291175**	**2458862**
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	**1200**	0	0
Баланс	**1300**	**3634485**	**4222210**

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	103034	103034
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	0	0
Капітал у дооцінках	1405	148233	148233
Додатковий капітал	1410	21950	[illegible]
Емісійний дохід	*1411*	0	0
Накопичені курсові різниці	*1412*	0	0
Резервний капітал	1415	0	0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(2530327)	[illegible]
Неоплачений капітал	1425	(0)	(0)
Вилучений капітал	1430	(0)	(0)
Інші резерви	*1435*	0	0
Усього за розділом I	**1495**	**(2257110)**	**(2542521)**
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	0	0
Пенсійні зобов'язання	*1505*	0	0
Довгострокові кредити банків	1510	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	285126	[illegible]
Довгострокові забезпечення	1520	481399	[illegible]
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	*1521*	156393	8419
Цільове фінансування	1525	0	0
Благодійна допомога	*1526*	0	0
Страхові резерви	*1530*	0	0
у тому числі: резерв довгострокових зобов'язань	*1531*	0	0
резерв збитків або резерв належних виплат	*1532*	0	0
резерв незароблених премій	*1533*	0	0
інші страхові резерви	*1534*	0	0
Інвестиційні контракти	*1535*	0	0
Призовий фонд	*1540*	0	0
Резерв на виплату джек-поту	*1545*	0	0
Усього за розділом II	**1595**	**766525**	**550902**
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	0	0
Векселі видані	*1605*	525182	[illegible]
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	549299	[illegible]
товари, роботи, послуги	1615	[illegible]	[illegible]
розрахунками з бюджетом	1620	21040	[illegible]
у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0
розрахунками зі страхування	1625	[illegible]	8886
розрахунками з оплати праці	1630	95613	97181
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	*1635*	178872	[illegible]
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	*1640*	2	44
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	*1645*	543	543
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	*1650*	0	0
Поточні забезпечення	1660	0	[illegible]
Доходи майбутніх періодів	1665	[illegible]	[illegible]
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	*1670*	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	390091	[illegible]
Усього за розділом III	**1695**	**5125070**	**6213829**

	2	3	4
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	0	0
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	*1800*	0	0
Баланс	1900	3634485	4222210

Примітки:

Керівник Мірошников Ю.В.

Головний бухгалтер Преконьєв С.Ю.

		КОДИ
Підприємство ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ "МІЖНАРОДНІ АВІАЛІНІЇ УКРАЇНИ"	Дата (рік, місяць, число)	2018.01.01
	за ЄДРПОУ	[illegible]

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)

за 2017 рік

І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ Форма № 2 Код за ДКУД 1801003

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	22102836	[illegible]
Чисті зароблені страхові премії	2010	0	0
Премії підписані, валова сума	2011	0	0
Премії, передані у перестрахування	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	(20493703)	([illegible])
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	(0)	(0)
Валовий: **прибуток**	2090	1609133	[illegible]
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	142896	[illegible]
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	2123	0	0
Адміністративні витрати	2130	([illegible])	([illegible])
Витрати на збут	2150	([illegible])	([illegible])
Інші операційні витрати	2180	(99786)	([illegible])
Витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181	(0)	(0)
Витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	(0)	(0)
Фінансовий результат від операційної діяльності: **прибуток**	2190	0	[illegible]
збиток	2195	([illegible])	([illegible])
Дохід від участі в капіталі	2200	[illegible]	[illegible]
Інші фінансові доходи	2220	[illegible]	[illegible]
Інші доходи	2240	[illegible]	[illegible]
Дохід від благодійної допомоги	2241	0	0
Фінансові витрати	2250	(93159)	([illegible])
Втрати від участі в капіталі	2255	(990)	([illegible])
Інші витрати	2270	([illegible])	([illegible])
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	0	[illegible]
Фінансовий результат до оподаткування: **прибуток**	2290	0	[illegible]
збиток	2295	([illegible])	(0)

Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	(111463)	73264
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	0	0
Чистий фінансовий результат: прибуток	**2350**	**0**	**387885**
збиток	**2355**	**304508**	0

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	0	142289
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	19097	0
Інший сукупний дохід до оподаткування	**2450**	19097	142289
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	0	(25710)
Інший сукупний дохід після оподаткування	**2460**	19097	116579
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	**2465**	**(285411)**	**504464**

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	3296004	2330000
Витрати на оплату праці	2505	1868204	1183222
Відрахування на соціальні заходи	2510	196882	136549
Амортизація	2515	129677	71324
Інші операційні витрати	2520	17681497	14381147
Разом	**2550**	**23172264**	**18212242**

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	490000	490000
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	544000	544000
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	(0,62)	0,79
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	(0,56)	0,71
Дивіденди на одну просту акцію	2650	0	0

Примітки:

Керівник Мірошникова Ю.В.

Головний бухгалтер Прокопьєва С.Ю.

Додаток В

		КОДИ
	Дата (рік, місяць, число)	2019.01.01
Підприємство ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ "МІЖНАРОДНІ АВІАЛІНІЇ УКРАЇНИ"	за ЄДРПОУ	14348681
Територія ШЕВЧЕНКІВСЬКИЙ	за КОАТУУ	8039100000
Організаційно-правова форма господарювання Акціонерне товариство	за КОПФГ	230
Вид економічної діяльності Пасажирський авіаційний транспорт	за КВЕД	51.10

Середня кількість працівників 3179

Адреса, телефон вулиця Лисенка, будинок 4, , Шевченківський, 01030, Україна, +38 044 581 56 56

Одиниця виміру: тис.грн. без десяткового знака (окрім розділу IV Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) (форма N 2), грошові показники якого наводяться в гривнях з копійками)

Складено (зробити позначку "v" у відповідній клітинці):

за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку	v
за міжнародними стандартами фінансової звітності	

Баланс (Звіт про фінансовий стан)

на 31.12.2018 р.

Форма № 1 Код за ДКУД 1801001

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	219674	202534
первісна вартість	1001	266241	285228
накопичена амортизація	1002	46567	82694
Незавершені капітальні інвестиції	1005	297	3011
Основні засоби	1010	745786	824418
первісна вартість	1011	1114268	1296414
знос	1012	368482	471996
Інвестиційна нерухомість	1015	0	0
первісна вартість інвестиційної нерухомості	*1016*	0	0
знос інвестиційної нерухомості	*1017*	0	0
Довгострокові біологічні активи	1020	0	0
первісна вартість довгострокових біологічних активів	*1021*	0	0
накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	*1022*	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	231422	37469
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	566169	599485
Усього за розділом I	1095	1763348	1667017

1	2	3	4
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	349741	447281
Виробничі запаси	*1101*	349741	447281
Незавершене виробництво	*1102*	0	0
Готова продукція	*1103*	0	0
Товари	*1104*	0	0
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Депозити перестрахування	*1115*	0	0
Векселі одержані	*1120*	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	1388998	1677636
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	272777	125487
з бюджетом	1135	57249	86094
у тому числі з податку на прибуток	1136	0	0
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	*1140*	0	0
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	*1145*	0	247863
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	44436	36816
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	260938	160949
Готівка	*1166*	4445	7877
Рахунки в банках	*1167*	206866	115200
Витрати майбутніх періодів	1170	70970	97058
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	13753	68260
Усього за розділом II	**1195**	**2458862**	**2947444**
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	**1200**	**0**	**36274**
Баланс	**1300**	**4222210**	**4644635**

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	103034	103034
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	0	0
Капітал у дооцінках	1405	148233	148233
Додатковий капітал	1410	41047	39228
Емісійний дохід	*1411*	0	0
Накопичені курсові різниці	*1412*	0	0
Резервний капітал	1415	0	0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(2834835)	(5530967)
Неоплачений капітал	1425	(0)	(0)
Вилучений капітал	1430	(0)	(0)
Інші резерви	*1435*	0	0
Усього за розділом I	**1495**	**(2542521)**	**(5240472)**
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	0	0
Пенсійні зобов'язання	*1505*	0	0
Довгострокові кредити банків	1510	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	76652	33704
Довгострокові забезпечення	1520	474250	399782
Довгострокові забезпечення виплат персоналу	*1521*	8449	7866
Цільове фінансування	1525	0	0
Благодійна допомога	*1526*	0	0
Страхові резерви	*1530*	0	0
у тому числі: *резерв довгострокових зобов'язань*	*1531*	0	0
резерв збитків або резерв належних виплат	*1532*	0	0
резерв незароблених премій	*1533*	0	0
інші страхові резерви	*1534*	0	0
Інвестиційні контракти	*1535*	0	0
Призовий фонд	*1540*	0	0
Резерв на виплату джек-поту	*1545*	0	0
Усього за розділом II	**1595**	**550902**	**433486**
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	0	0
Векселі видані	*1605*	269887	299491
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	607838	650395
товари, роботи, послуги	1615	3577762	5249565
розрахунками з бюджетом	1620	22594	23779
у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0
розрахунками зі страхування	1625	8886	9328
розрахунками з оплати праці	1630	97481	102822
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	*1635*	176355	232304
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	*1640*	14	16
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	*1645*	543	543
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	*1650*	0	0
Поточні забезпечення	1660	179821	879067
Доходи майбутніх періодів	1665	1143240	1583050
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	*1670*	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	129408	421261
Усього за розділом III	**1695**	**6213829**	**9451621**

1	2	3	4
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	**1700**	0	0
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	***1800***	0	0
Баланс	**1900**	**4222210**	**4644635**

Примітки:

Керівник Міронников Ю.В.

Головний бухгалтер Прокопьєв Є.Ю.

2018 ОКПО 14348681

	КОДИ
Підприємство ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ "МІЖНАРОДНІ АВІАЛІНІЇ УКРАЇНИ"	Дата (рік, місяць, число) 2019.01.01
	за ЄДРПОУ 14348681

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)

за 2018 рік

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ Форма № 2 Код за ДКУД 1801003

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	27124684	22102836
Чисті зароблені страхові премії	*2010*	0	0
Премії підписані, валова сума	*2011*	0	0
Премії, передані у перестрахування	*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	(27039678)	(20403703)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	*2070*	(0)	(0)
Валовий: прибуток	2090	85006	1699133
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	451684	441896
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	*2123*	0	0
Адміністративні витрати	2130	(293133)	(270243)
Витрати на збут	2150	(2682846)	(2409091)
Інші операційні витрати	2180	(318228)	(99786)
Витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	*2181*	(0)	(0)
Витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	*2182*	(0)	(0)
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	0	0
збиток	2195	(2757517)	(638091)
Дохід від участі в капіталі	2200	0	12718
Інші фінансові доходи	2220	283771	118785
Інші доходи	2240	155119	346889
Дохід від благодійної допомоги	*2241*	0	0
Фінансові витрати	2250	(176081)	(93159)
Втрати від участі в капіталі	2255	(194573)	(990)
Інші витрати	2270	(6851)	(39196)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	*2275*	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	0	0
збиток	2295	(2696132)	(293044)

Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	0	(11464)
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	0	0
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	0	0
збиток	2355	(2696132)	(304508)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
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	(1819)	19097
Інший сукупний дохід до оподаткування	**2450**	(1819)	19097
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	0	0
Інший сукупний дохід після оподаткування	**2460**	(1819)	19097
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	**2465**	**(2697951)**	**(285411)**

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	4710764	3296004
Витрати на оплату праці	2505	2138986	1868204
Відрахування на соціальні заходи	2510	244270	196832
Амортизація	2515	175434	129677
Інші операційні витрати	2520	23053180	17681497
Разом	**2550**	**30320634**	**23172264**

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	490000	490000
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	544000	544000
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	(5,5)	(0,62)
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	(4,95)	(0,56)
Дивіденди на одну просту акцію	2650	0	0

Примітки:

Керівник Мірошников Ю.В.

Головний бухгалтер Прокопьєв Є.Ю.

2018 ЗМА 14348681

Підприємство ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ "МІЖНАРОДНІ АВІАЛІНІЇ УКРАЇНИ"	Дата (рік, місяць, число)	КОДИ
		2019.01.01
	за ЄДРПОУ	14348681

Звіт про рух грошових коштів (за прямим методом)

за 2018 рік

Форма № 3 Код за ДКУД 1801004

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
I. Рух коштів у результаті операційної діяльності			
Надходження від: Реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	3000	29903128	24249522
Повернення податків і зборів	3005	343525	326789
у тому числі податку на додану вартість	3006	325451	293513
Цільового фінансування	3010	0	0
Надходження від отримання субсидій, дотацій	3011	0	0
Надходження авансів від покупців і замовників	3015	134777	175636
Надходження від повернення авансів	3020	0	0
Надходження від відсотків за залишками коштів на поточних рахунках	3025	5910	7989
Надходження від боржників неустойки (штрафів, пені)	3035	0	0
Надходження від операційної оренди	3040	0	0
Надходження від отримання роялті, авторських винагород	3045	0	0
Надходження від страхових премій	3050	0	0
Надходження фінансових установ від повернення позик	3055	0	0
Інші надходження	3095	55632	71363
Витрачання на оплату: Товарів (робіт, послуг)	3100	(27532746)	(21963844)
Праці	3105	(1669979)	(1413847)
Відрахувань на соціальні заходи	3110	(243912)	(170701)
Зобов'язань з податків і зборів	3115	(405499)	(351600)
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на прибуток	3116	(0)	(0)
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на додану вартість	3117	(0)	(0)
Витрачання на оплату зобов'язань з інших податків і зборів	3118	(405499)	(351600)
Витрачання на оплату авансів	3135	(0)	(0)
Витрачання на оплату повернення авансів	3140	(0)	(0)
Витрачання на оплату цільових внесків	3145	(0)	(0)
Витрачання на оплату зобов'язань за страховими контрактами	3150	(0)	(0)
Витрачання фінансових установ на надання позик	3155	(0)	(0)
Інші витрачання	3190	(647910)	(569283)
Чистий рух коштів від операційної діяльності	**3195**	**(57024)**	**362024**
II. Рух коштів у результаті інвестиційної діяльності			
Надходження від реалізації: фінансових інвестицій	3200	0	0
необоротних активів	3205	0	0
Надходження від отриманих: відсотків	3215	0	0
дивідендів	3220	30000	71623
Надходження від деривативів	3225	0	0
Надходження від погашення позик	3230	0	0
Надходження від вибуття дочірнього підприємства та іншої господарської одиниці	3235	0	0
Інші надходження	3250	0	0

1	2	3	4
Витрачання на придбання: фінансових інвестицій	3255	(0)	(0)
необоротних активів	3260	(410852)	(483828)
Виплати за деривативами	3270	(0)	(0)
Витрачання на надання позик	3275	(0)	(0)
Витрачання на придбання дочірнього підприємства та іншої господарської одиниці	3280	(0)	(0)
Інші платежі	3290	(0)	(0)
Чистий рух коштів від інвестиційної діяльності	3295	**(380852)**	**(412205)**
III. Рух коштів у результаті фінансової діяльності			
Надходження від: Власного капіталу	3300	0	0
Отримання позик	3305	289792	16000
Надходження від продажу частки в дочірньому підприємстві	3310	140000	0
Інші надходження	3340	0	0
Витрачання на: Викуп власних акцій	3345	(0)	(0)
Погашення позик	3350	(10000)	(0)
Сплату дивідендів	3355	(0)	(0)
Витрачання на сплату відсотків	3360	(0)	(0)
Витрачання на сплату заборгованості з фінансової оренди	3365	(0)	(0)
Витрачання на придбання частки в дочірньому підприємстві	3370	(0)	(12661)
Витрачання на виплати неконтрольованим часткам у дочірніх підприємствах	3375	(0)	(0)
Інші платежі	3390	(68917)	(11474)
Чистий рух коштів від фінансової діяльності	3395	**350875**	**(8135)**
Чистий рух грошових коштів за звітний період	3400	**(37001)**	**(58316)**
Залишок коштів на початок року	3405	260938	305432
Вплив зміни валютних курсів на залишок коштів	3410	(12988)	13822
Залишок коштів на кінець року	3415	160949	260938

Примітки:

Керівник Міроненков Ю.В.

Головний бухгалтер Прокопьєв С.Ю.

2018 ©SMA 14348681

Додаток Г

			КОДИ
		Дата	01.01.2020
Підприємство	Приватне акціонерне товариство "Авіакомпанія "Міжнародні Авіалінії України"	**за ЄДРПОУ**	14348681
Територія	м.Київ, Шевченківський р-н	**за КОАТУУ**	8039100000
Організаційно-правова форма господарювання	Акціонерне товариство	**за КОПФГ**	230
Вид економічної діяльності	Пасажирський авіаційний транспорт	**за КВЕД**	51.10

Середня кількість працівників: 4477
Адреса, телефон: 01030 м. Київ, вулиця Лисенка, будинок 4, +38 044 581 56 56
Одиниця виміру: тис.грн. без десяткового знака
Складено (зробити позначку "v" у відповідній клітинці):

за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку	
за міжнародними стандартами фінансової звітності	v

Консолідований баланс
(Звіт про фінансовий стан)
на 31.12.2019 р.
Форма №1-к

Код за ДКУД 1801007

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду	На дату переходу на МСФЗ
1	2	3	4	5
I. Необоротні активи				
Нематеріальні активи	1000	206 972	182 052	224 994
первісна вартість	1001	294 461	309 234	274 138
накопичена амортизація	1002	(87 489)	(127 182)	(49 144)
Незавершені капітальні інвестиції	1005	3 072	21 765	364
Основні засоби	1010	12 922 383	12 051 384	885 905
первісна вартість	1011	18 440 047	19 262 956	1 341 015
знос	1012	(5 517 664)	(7 211 572)	(455 110)
Інвестиційна нерухомість	1015	0	0	0
первісна вартість	1016	0	0	0
знос	1017	(0)	(0)	(0)
Довгострокові біологічні активи	1020	0	0	0
первісна вартість	1021	0	0	0
накопичена амортизація	1022	(0)	(0)	(0)
Довгострокові фінансові інвестиції:				
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	0	0	0
інші фінансові інвестиції	1035	0	0	0
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	0	0	0
Відстрочені податкові активи	1045	46	46	166
Гудвіл	1050	0	0	0
Гудвіл при консолідації	1055	16 689	16 689	16 689
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	0	0	0
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	0	0	0

II. Оборотні активи				
Запаси	1100	505 425	351 402	368 036
Виробничі запаси	1101	505 425	351 402	368 036
Незавершене виробництво	1102	0	0	0
Готова продукція	1103	0	0	0
Товари	1104	0	0	0
Поточні біологічні активи	1110	0	0	0
Депозити перестрахування	1115	0	0	0
Векселі одержані	1120	0	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	1 727 521	1 391 254	1 433 234
Дебіторська заборгованість за розрахунками:				
за виданими авансами	1130	128 062	88 365	276 211
з бюджетом	1135	94 551	79 948	63 309
у тому числі з податку на прибуток	1136	146	299	146
з нарахованих доходів	1140	0	0	0
із внутрішніх розрахунків	1145	0	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	32 587	22 402	13 910
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	184 382	98 391	314 770
Готівка	1166	7 885	1 273	4 452
Рахунки в банках	1167	140 126	89 498	239 798
Витрати майбутніх періодів	1170	99 695	102 401	73 361
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	0	0	0
у тому числі в:				
резервах довгострокових зобов'язань	1181	0	0	0
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	0	0	0
резервах незароблених премій	1183	0	0	0
інших страхових резервах	1184	0	0	0
Інші оборотні активи	1190	25 000	24 186	10 566
Усього за розділом II	1195	2 797 223	2 158 349	2 553 397
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	0	0	0
Баланс	1300	16 517 169	14 952 590	4 237 824

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду	На дату переходу на МСФЗ
1	2	3	4	5
I. Власний капітал				
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	103 034	103 034	103 034
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	0	0	0
Капітал у дооцінках	1405	148 233	148 233	148 233
Додатковий капітал	1410	39 228	37 409	41 047
Емісійний дохід	1411	0	0	0
Накопичені курсові різниці	1412	0	0	0
Резервний капітал	1415	0	0	0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-8 827 500	-7 176 947	-2 883 768
Неоплачений капітал	1425	(0)	(0)	(0)

Вилучений капітал	1430	(0)	(0)	(0)
Інші резерви	1435	0	0	0
Неконтрольована частка	1490	5 455	11 990	75
Усього за розділом I	1495	-8 531 550	-6 876 281	-2 591 379
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення				
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	0	0	0
Пенсійні зобов'язання	1505	0	0	0
Довгострокові кредити банків	1510	0	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	12 594 601	9 898 674	76 652
Довгострокові забезпечення	1520	399 790	415 872	474 258
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	7 874	3 690	8 457
Цільове фінансування	1525	0	0	0
Благодійна допомога	1526	0	0	0
Страхові резерви	1530	0	0	0
у тому числі:				
резерв довгострокових зобов'язань	1531	0	0	0
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	0	0	0
резерв незароблених премій	1533	0	0	0
інші страхові резерви	1534	0	0	0
Інвестиційні контракти	1535	0	0	0
Призовий фонд	1540	0	0	0
Резерв на виплату джек-поту	1545	0	0	0
Усього за розділом II	1595	12 994 391	10 314 546	550 910
III. Поточні зобов'язання і забезпечення				
Короткострокові кредити банків	1600	650 395	600 362	607 838
Векселі видані	1605	299 491	312 844	269 887
Поточна кредиторська заборгованість за:				
довгостроковими зобов'язаннями	1610	2 620 251	2 060 360	0
товари, роботи, послуги	1615	5 121 854	5 646 061	3 616 033
розрахунками з бюджетом	1620	37 422	34 262	27 155
у тому числі з податку на прибуток	1621	3 844	0	1 652
розрахунками зі страхування	1625	15 435	18 720	11 707
розрахунками з оплати праці	1630	123 632	119 797	107 896
одержаними авансами	1635	232 906	181 895	176 442
розрахунками з учасниками	1640	16	18	14
із внутрішніх розрахунків	1645	0	0	0
страховою діяльністю	1650	0	0	0
Поточні забезпечення	1660	945 218	720 031	189 754
Доходи майбутніх періодів	1665	1 596 544	1 427 183	1 153 930
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	0	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	411 164	392 792	117 637
Усього за розділом III	1695	12 054 328	11 514 325	6 278 293
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	0	0	0
Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800	0	0	0
Баланс	1900	16 517 169	14 952 590	4 237 824

Керівник Дихне Євгеній Григорович

Головний бухгалтер Прокопьєв Євген Юрійович

			КОДИ
		Дата	01.01.2020
Підприємство	Приватне акціонерне товариство "Авіакомпанія "Міжнародні Авіалінії України"	за ЄДРПОУ	14348681

Консолідований звіт про фінансові результати
(Звіт про сукупний дохід)
за 2019 рік
Форма №2-к
I. Фінансові результати

Код за ДКУД 1801008

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	27 573 318	27 715 983
Чисті зароблені страхові премії	2010	0	0
Премії підписані, валова сума	2011	0	0
Премії, передані у перестрахування	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	(24 394 673)	(27 250 749)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	(0)	(0)
Валовий: прибуток	2090	3 178 645	465 234
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	309 904	179 947
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	2123	0	0
Адміністративні витрати	2130	(355 882)	(332 973)
Витрати на збут	2150	(2 338 373)	(2 682 978)
Інші операційні витрати	2180	(321 686)	(325 647)
Витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181	0	0
Витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	0	0
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	472 608	0
збиток	2195	(0)	(2 696 417)
Дохід від участі в капіталі	2200	0	0

Інші фінансові доходи	2220	14 246	6 671
Інші доходи	2240	2 232 696	15 462
Дохід від благодійної допомоги	2241	0	0
Фінансові витрати	2250	(1 075 732)	(177 509)
Втрати від участі в капіталі	2255	(0)	(0)
Інші витрати	2270	(2 056)	(2 018)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	1 641 762	0
збиток	2295	(0)	(2 853 811)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	7 372	18 324
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	0	0
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	1 634 390	0
збиток	2355	(0)	(2 872 135)

II. Сукупний дохід

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
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	-1 819	-1 819
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	-1 819	-1 819
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	(0)	(0)
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	-1 819	-1 819
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	1 635 571	-2 873 954
Чистий прибуток (збиток), що належить: власникам материнської компанії	2470	1 628 728	-2 872 135
неконтрольованій частці	2475	5 662	0
Сукупний дохід, що належить: власникам материнської компанії	2480	1 629 909	-2 873 954
неконтрольованій частці	2485	5 662	0

III. Елементи операційних витрат

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	4 049 400	4 770 405
Витрати на оплату праці	2505	2 475 691	2 454 278
Відрахування на соціальні заходи	2510	357 142	311 681
Амортизація	2515	2 777 266	199 577
Інші операційні витрати	2520	17 751 115	22 856 406
Разом	2550	27 410 614	30 592 347

IV. Розрахунок показників прибутковості акцій

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	490 000	490 000
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	544 000	544 000
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	3,335000	-5,861000
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	3,004000	-5,280000
Дивіденди на одну просту акцію	2650	0,00	0,00

Керівник Дихне Євгеній Григорович

Головний бухгалтер Прокопьєв Євген Юрійович

Додаток Д

			КОДИ
		Дата	01.01.2021
Підприємство	Приватне акціонерне товариство "Авіакомпанія "Міжнародні Авіалінії України"	**за ЄДРПОУ**	14348681
Територія	м.Київ, Шевченківський р-н	**за КОАТУУ**	8039100000
Організаційно-правова форма господарювання	Акціонерне товариство	**за КОПФГ**	230
Вид економічної діяльності	Пасажирський авіаційний транспорт	**за КВЕД**	51.10

Середня кількість працівників: 2010
Адреса, телефон: 01030 м. Київ, вулиця Лисенка, будинок 4, 044 581 56 56
Одиниця виміру: тис.грн. без десяткового знака
Складено (зробити позначку "v" у відповідній клітинці):

за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку	
за міжнародними стандартами фінансової звітності	v

Баланс
(Звіт про фінансовий стан)
на 31.12.2020 р.
Форма №1

Код за ДКУД 1801001

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	179 359	149 709
первісна вартість	1001	299 494	306 703
накопичена амортизація	1002	(120 135)	(156 994)
Незавершені капітальні інвестиції	1005	18 513	4 981
Основні засоби	1010	11 921 994	7 149 651
первісна вартість	1011	19 000 382	13 774 684
знос	1012	(7 078 388)	(6 625 033)
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	58 303	32 692
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	519 173	340 513

Усього за розділом I	1095	12 697 342	7 677 546
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	337 632	316 230
Виробничі запаси	1101	337 632	316 230
Незавершене виробництво	1102	0	0
Готова продукція	1103	0	0
Товари	1104	0	0
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Депозити перестрахування	1115	0	0
Векселі одержані	1120	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	1 359 911	854 252
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	85 558	56 943
з бюджетом	1135	77 958	19 339
у тому числі з податку на прибуток	1136	0	0
з нарахованих доходів	1140	0	0
із внутрішніх розрахунків	1145	76 654	20 654
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	18 788	17 866
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	82 135	106 719
Готівка	1166	1 273	151
Рахунки в банках	1167	73 225	106 544
Витрати майбутніх періодів	1170	99 772	21 468
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	68 425	134 698
Усього за розділом II	1195	2 206 833	1 548 169
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	0	0
Баланс	1300	14 904 175	9 225 715

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	103 034	103 034
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	0	0
Капітал у дооцінках	1405	148 233	148 233
Додатковий капітал	1410	37 409	35 590
Емісійний дохід	1411	0	0
Накопичені курсові різниці	1412	0	0
Резервний капітал	1415	0	0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-7 142 499	-11 660 815
Неоплачений капітал	1425	(0)	(0)
Вилучений капітал	1430	(0)	(0)
Інші резерви	1435	0	0

Усього за розділом I	1495	-6 853 823	-11 373 958
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	0	0
Пенсійні зобов'язання	1505	0	0
Довгострокові кредити банків	1510	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	9 885 111	6 955 214
Довгострокові забезпечення	1520	415 864	434 679
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	3 682	1 439
Цільове фінансування	1525	0	0
Благодійна допомога	1526	0	0
Страхові резерви	1530	0	0
у тому числі:			
резерв довгострокових зобов'язань	1531	0	0
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	0	0
резерв незароблених премій	1533	0	0
інші страхові резерви	1534	0	0
Інвестиційні контракти	1535	0	0
Призовий фонд	1540	0	0
Резерв на виплату джек-поту	1545	0	0
Усього за розділом II	1595	10 300 975	7 389 893
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	600 362	778 690
Векселі видані	1605	307 844	536 088
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	2 053 823	1 874 178
товари, роботи, послуги	1615	5 666 688	7 653 341
розрахунками з бюджетом	1620	24 394	7 409
у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0
розрахунками зі страхування	1625	13 700	7 076
розрахунками з оплати праці	1630	101 009	30 611
одержаними авансами	1635	181 251	159 524
розрахунками з учасниками	1640	18	20
із внутрішніх розрахунків	1645	543	543
страховою діяльністю	1650	0	0
Поточні забезпечення	1660	692 284	733 149
Доходи майбутніх періодів	1665	1 427 183	1 031 578
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	387 924	397 573
Усього за розділом III	1695	11 457 023	13 209 780
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	0	0
Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800	0	0
Баланс	1900	14 904 175	9 225 715

Керівник Дихне Євгеній Григорович

Головний бухгалтер Прокопьєв Євген Юрійович

			КОДИ
		Дата	01.01.2021
Підприємство	Приватне акціонерне товариство "Авіакомпанія "Міжнародні Авіалінії України"	за ЄДРПОУ	14348681

Звіт про фінансові результати
(Звіт про сукупний дохід)
за 2020 рік
Форма №2
I. Фінансові результати

Код за ДКУД 1801003

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	7 410 139	27 178 210
Чисті зароблені страхові премії	2010	0	0
Премії підписані, валова сума	2011	0	0
Премії, передані у перестрахування	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	(7 757 173)	(24 108 342)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	(0)	(0)
Валовий: прибуток	2090	0	3 069 868
збиток	2095	(347 034)	(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	324 521	316 158
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	2123	0	0
Адміністративні витрати	2130	(240 592)	(310 935)
Витрати на збут	2150	(862 410)	(2 338 347)
Інші операційні витрати	2180	(799 091)	(309 754)
Витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181	0	0
Витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	0	0
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	0	426 990
збиток	2195	(1 924 606)	(0)
Дохід від участі в капіталі	2200	0	27 706

Інші фінансові доходи	2220	5 857	13 497
Інші доходи	2240	475 984	2 256 204
Дохід від благодійної допомоги	2241	0	0
Фінансові витрати	2250	(787 184)	(1 073 339)
Втрати від участі в капіталі	2255	(20 980)	(0)
Інші витрати	2270	(2 267 387)	(2 208)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	0	1 648 850
збиток	2295	(4 518 316)	(0)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	0	0
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	0	0
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	0	1 648 850
збиток	2355	(4 518 316)	(0)

II. Сукупний дохід

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
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	-1 819	-1 819
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	-1 819	-1 819
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	(0)	(0)
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	-1 819	-1 819
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	-4 520 135	1 647 031

III. Елементи операційних витрат

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	755 228	3 989 026
Витрати на оплату праці	2505	962 741	1 962 849
Відрахування на соціальні заходи	2510	149 470	236 012
Амортизація	2515	2 034 358	2 589 098
Інші операційні витрати	2520	5 755 038	18 284 005
Разом	2550	9 656 835	27 060 990

IV. Розрахунок показників прибутковості акцій

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	490 000	490 000
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	544 000	544 000

Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-9,221000	3,365000
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-8,306000	3,031000
Дивіденди на одну просту акцію	2650	0,00	0,00

Керівник Дихне Євгеній Григорович

Головний бухгалтер Прокопьєв Євген Юрійович