

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
Національний університет «Запорізька політехніка»

Економіко-гуманітарний інститут, факультет економіки та управління  
(повне найменування інституту, факультету)

кафедра «Менеджмент»  
(повне найменування кафедри)

## Пояснювальна записка

до дипломного проекту (роботи)

магістр

(ступінь вищої освіти)

на тему: «Управління інвестиційною привабливістю підприємства»

Виконав: студент(ка) II курсу, групи ФЕУ-519м

Спеціальності 073 «Менеджмент»

Освітня програма (спеціалізація)

«Менеджмент організацій та адміністрування»

Оболадзе А.Н.

(прізвище та ініціали)

Керівник Нечаєва І.А.

(прізвище та ініціали)

Рецензент \_\_\_\_\_

(прізвище та ініціали)

2020 р.

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
Національний університет «Запорізька політехніка»

(повне найменування закладу вищої освіти)

Інститут, факультет \_\_\_\_\_ ЕГІ, факультет економіки та управління \_\_\_\_\_

Кафедра \_\_\_\_\_ «Менеджмент» \_\_\_\_\_

Ступінь вищої освіти \_\_\_\_\_ магістр \_\_\_\_\_

Спеціальність \_\_\_\_\_ 073 «Менеджмент» \_\_\_\_\_  
(код і найменування)

Освітня програма (спеціалізація) «Менеджмент організацій та адміністрування» \_\_\_\_\_

(назва освітньої програми (спеціалізації))

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Завідувач кафедри

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ року

**ЗАВДАННЯ**

**НА ДИПЛОМНИЙ ПРОЕКТ (РОБОТУ) СТУДЕНТА(КИ)**

Оболадзе Альони Нугзарівни \_\_\_\_\_

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема проекту (роботи) Управління інвестиційною привабливістю підприємства

керівник проекту (роботи) \_\_\_\_\_ к.е.н., доц. каф. менеджменту Нечаєва І.А. \_\_\_\_\_

( прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом закладу вищої освіти від « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ року № \_\_\_\_\_

2. Строк подання студентом проекту (роботи) \_\_\_\_\_ 23.11.2020 р. \_\_\_\_\_

3. Вихідні дані до проекту (роботи) Фінансова звітність (Форма 1 та Форма 2) та Статут КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»; інформація з офіційних сайтів Запорізької міської ради, Інституту економічних та політичних досліджень; інформація з інвестиційного порталу Запорізької області та інших відкритих джерел

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) Розділ 1 Теоретичні засади оцінки інвестиційної привабливості підприємства. Розділ 2 Оцінка інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя». Розділ 3 Напрями забезпечення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)

Кількість таблиць – 28; кількість рисунків – 19; кількість формул – 29

## 6. Консультанти розділів проекту (роботи)

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	прийняв виконане завдання
1	Нечаєва І.А. доц. каф. менеджменту		
2	Нечаєва І.А. доц. каф. менеджменту		
3	Нечаєва І.А. доц. каф. менеджменту		
4	Журавель С.М. ст. викладач		
Нормоконтроль	Панкова А.Ю. доц. каф. менеджменту		

7. Дата видачі завдання «13» березня 2020 року.

## КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломного проекту (роботи)	Строк виконання етапів проекту (роботи)	Примітка
1	Організаційне зібрання щодо термінів подання магістерської роботи та методики її виконання	02.03.2020	
2	Вибір теми	13.03.2020	
3	Затвердження переліку тем магістерських робіт на кафедрі	13.03.2020	
4	Огляд та опрацювання наукової та спеціальної літератури з теми	Постійно	
5	Наказ Ректора НУ «Запорізька політехніка» про затвердження тем магістерських робіт		
6	Видача завдання до магістерської роботи	13.03.2020	
7	Розробка робочого плану магістерської роботи за узгодженням з науковим керівником	23.03.2020	
8	Написання 1 розділу та представлення його на кафедрі в друкованому вигляді	29.05.2020	
9	Написання 2 розділу та представлення його на кафедрі в друкованому вигляді	18.09.2020	
10	Написання 3 та 4 розділів та представлення їх на кафедрі в друкованому вигляді та чорнового варіанту роботи в цілому	19.10.2020	
11	Нормоконтроль	26.10.2020	
12	Попередньої захист магістерської роботи	02.11.2020	
13	Подання роботи на кафедрі в остаточному чистовому оформленні	23.11.2020	
14	Захист магістерської роботи перед ЕК	22-24.12.2020	

Студент(ка)

\_\_\_\_\_ ( підпис )

Оболадзе А.Н.

\_\_\_\_\_ (прізвище та ініціали)

Керівник проекту (роботи)

\_\_\_\_\_ ( підпис )

Нечаєва І.А.

\_\_\_\_\_ (прізвище та ініціали)

## ЗМІСТ

Завдання на магістерську роботу

Реферат

Вступ.....	7
Розділ 1 Теоретичні засади оцінки інвестиційної привабливості підприємства.....	11
1.1 Сутність та характеристика інвестиційної привабливості підприємства.....	11
1.2 Методичні підходи до оцінки інвестиційної привабливості підприємства.....	26
1.3 Особливості оцінки інвестиційної привабливості комунального підприємства.....	35
Висновки до розділу 1.....	43
Розділ 2 Оцінка інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».....	46
2.1 Середовище формування інвестиційної привабливості підприємства (інвестиційна привабливість держави, регіону, галузі).....	46
2.2 Аналіз фінансово-господарської діяльності КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».....	56
2.3 Оцінка та аналіз інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».....	68
Висновки до розділу 2.....	78
Розділ 3 Напрями забезпечення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».....	83
3.1 Стратегія підвищення інвестиційної привабливості підприємства.....	83
3.2 Технологія реалізації стратегії забезпечення інвестиційної привабливості підприємства.....	96
3.3 Розробка та обґрунтування інвестиційної пропозиції.....	105

Висновки до розділу 3.....	110
Розділ 4 Охорона праці та безпека в надзвичайних ситуаціях.....	115
4.1 Аналіз потенційних небезпек.....	115
4.2 Заходи по забезпеченню безпеки.....	117
4.3 Заходи з виробничої санітарії і гігієни праці.....	120
4.4 Заходи безпеки у надзвичайних ситуаціях.....	125
Висновки до розділу 4.....	133
Висновки.....	135
Список використаних джерел.....	140

## РЕФЕРАТ

Магістерська робота «Управління інвестиційною привабливістю підприємства»: 133 с., 19 рис., 28 табл., 29 формул, 99 джерел.

Об'єктом дослідження є процес управління інвестиційною привабливістю КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».

Предметом дипломної роботи є методи, критерії та показники інвестиційної привабливості підприємства.

Мета написання роботи – розробка напрямів забезпечення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».

Методи дослідження: емпіричні, аналізу (порівняння, вимірювання), метод експертних оцінок.

Результати і їх новизна. Відповідно до результатів Р.3 Новизна роботи полягає в розробці методики оцінки інвестиційної привабливості підприємства, яка заснована на критеріях та показниках, що враховують не лише фінансові показники конкретної організації, а й особливості функціонування та розвитку країни, регіону та галузі, в якій вона функціонує.

Основні положення роботи. Розглянуто теоретичні засади оцінки інвестиційної привабливості підприємства, проведено оцінку інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».

Значущість роботи і висновки. Визначені напрями забезпечення інвестиційної привабливості дозволяють збільшити приток інвестицій у досліджуване підприємство; поліпшити його фінансово-господарський стан; підвищити конкурентоспроможність аеропорту.

Ключові слова: ІНВЕСТИЦІЇ, ІНВЕСТИЦІЙНА ПРИВАБЛИВІСТЬ, ІНВЕСТИЦІЙНА СТРАТЕГІЯ, ІНВЕСТИЦІЙНА ПРОПОЗИЦІЯ, МЕТОДИКА ОЦІНКИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ПІДПРИЄМСТВА.

## ВСТУП

Для інвесторів пріоритетом при капіталовкладенні є реалізація своїх економічних інтересів, тобто отримання прибутку. Безпосередньо оцінка інвестиційної привабливості здійснюється інвесторами в процесі прийняття рішення щодо доцільності капіталовкладень або вибору альтернативних об'єктів.

Єдиної універсальної системи оцінки інвестиційної привабливості підприємства не існує. Вона здійснюється за допомогою різних прийомів і методів. Вибір методики залежить безпосередньо від цілей потенційного вкладника. Тобто, аналіз інвестиційної привабливості організації може проводитися з позицій аналізу фінансового стану підприємства, його виробничих можливостей, впливу зовнішніх факторів тощо.

Недоліком більшості методик оцінки інвестиційної привабливості організацій є той факт, що автори відразу ж переходять до оцінки фінансових показників, таких як: рентабельність, ліквідність, оборотність активів тощо, не беручи до уваги фактори інвестиційної привабливості країни та регіону, а також показники привабливості і динаміку розвитку галузі функціонування підприємства.

У вітчизняній науковій літературі проблемам аналізу й оцінки інвестиційної привабливості підприємства присвячена низка робіт. Наприклад, Малько Є.С. дослідив чинники формування інвестиційного клімату та інвестиційної привабливості України в сучасних умовах; Каркіч І.О. у своїй роботі розглянув інвестиційну привабливість регіонів України, а Колупаєв Ю.Б., Залюбовська С.С. та Мельничук І.О. підняли питання проблеми залучення інвестиційних ресурсів в державну економіку; Овчаренко А.А. дослідив методичні підходи щодо визначення інвестиційної привабливості галузей; Халатур С.М. проаналізував привабливість галузі сільського господарства з урахуванням факторів ризику, а Коляда К.Г., Нечаєва І.А. та

Пуліна Т.В. запропонували власну методику оцінки інвестиційної привабливості ІТ-компаній за допомогою показників аналізу акцій та інтегрального показника інвестиційної привабливості тощо.

Актуальність теми роботи полягає у тому, що високий показник інвестиційної привабливості підприємства сприяє залученню в нього капіталовкладень, що дає можливість забезпечити ефективне функціонування і розвиток організації, створює можливість розширювати ринки збуту, удосконалювати продукт чи послугу, освоювати нові технології тощо.

Метою магістерської роботи є удосконалення існуючих методів оцінки інвестиційної привабливості комунального підприємства.

У ході дослідження були встановлені та виконанні наступні завдання:

- визначити сутність та характеристику інвестиційної привабливості підприємства;
- дослідити методичні підходи до оцінки інвестиційної привабливості підприємства;
- розглянути особливості оцінки інвестиційної привабливості комунального підприємства;
- дослідити середовище формування інвестиційної привабливості підприємства (інвестиційна привабливість держави, регіону, галузі);
- провести аналіз фінансово-господарської діяльності КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»;
- оцінити та проаналізувати інвестиційну привабливість КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»;
- розробити стратегію підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»;
- розглянути технологію реалізації стратегії забезпечення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»;
- розглянути та обґрунтувати інвестиційну пропозицію КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».



Об'єктом дипломної роботи є процес управління інвестиційною привабливістю КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».

Предметом дипломної роботи є методи, критерії та показники інвестиційної привабливості підприємства.

Новизною наукової роботи є удосконалення методики оцінки інвестиційної привабливості підприємства, яка заснована на критеріях та показниках, що враховують не лише фінансові показники конкретної організації, а й особливості функціонування та розвитку країни, регіону та галузі, в якій вона функціонує.

Інформаційна база написання роботи включає книги, підручники, статті та електронні джерела з інвестиційного менеджменту, регіональної економіки, маркетингу, накази Міністерства юстиції України, закони України, розпорядження Кабінету Міністрів України, інформація з офіційних сайтів Запорізької обласної державної адміністрації, Запорізької міської ради, Інвестиційного порталу Запорізької області, стратегії та проекти державного, регіонального та міського рівня тощо. Крім того аналізувались статистичні дані.

У роботі використовувались емпіричні методи дослідження та аналізу (порівняння, вимірювання), а також метод експертних оцінок. Здійснено порівняння підходів різних авторів до визначення поняття «інвестиції», «інвестиційна привабливість підприємства»; зіставлення методів та чинників комплексної оцінки інвестиційної привабливості організації різних фахівців; порівняння показників країн у рейтингу «Doing business»; порівняння результатів ІКМ міст України тощо. Методом експертних оцінок досліджено та виділено основні фактори макро-, мезо- та мікрорівня інвестиційної привабливості підприємства, здійснено ранжування запропонованих показників, відповідно до їх важливості та ступеню впливу на інвестиційну привабливість організації. Проведено вимірювання та аналіз показників фінансового стану КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» тощо.

Матеріали роботи було використано автором при участі у вузівському турі конкурсу на кращу студентку наукову роботу, а також у Всеукраїнському конкурсі на кращу студентську наукову роботу 2018-2019 рр. за темою «Формування методу оцінки репутації території». Здійснено апробацію результатів роботи у вигляді тез: опубліковано тези «Формування методу оцінки репутації території» у збірнику XXVII Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Інноваційні пріоритети у розвитку науки» та оприлюднено тези «Порівняльний аналіз понять «інвестиційна привабливість», «репутація» та «імідж»» у рамках конференції «Тиждень науки-2020» НУ «Запорізька політехніка». Статтю на тему «Багатофакторна модель оцінки інвестиційної привабливості підприємства» опубліковано в Науковому віснику Мукачівського державного університету, серія «Економіка».

Структура роботи складається з чотирьох розділів. У першому – теоретичні оцінки інвестиційної привабливості підприємства – визначено сутність та характеристика інвестиційної привабливості організації; розглянуто методичні підходи до її оцінки та особливості оцінки інвестиційної привабливості комунального підприємства. У другому розділі – оцінка інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» – досліджено середовище формування інвестиційної привабливості підприємства (інвестиційна привабливість держави, регіону, галузі), проведено аналіз фінансово-господарської діяльності та, безпосередньо, аналіз і оцінка інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя». Третій розділ – напрями забезпечення інвестиційної привабливості досліджуваного підприємства. У межах цього розділу запропоновано стратегію підвищення інвестиційної привабливості організації та технологію її реалізації, а також розглянуто інвестиційну пропозицію КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».

Загальна кількість сторінок основного тексту магістерської роботи складає 133 сторінки; кількість таблиць – 28; кількість рисунків – 19, кількість формул – 29; кількість використаних джерел – 99.

# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНКИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

### 1.1. Сутність та характеристика інвестиційної привабливості підприємства

В сучасних ринкових умовах для більшості суб'єктів господарювання характерна висока ступінь конкуренції. За таких обставин для збереження своїх позицій українським підприємствам необхідно розвиватися, розширювати ринки збуту, удосконалювати продукт чи послугу, освоювати нові технології тощо. Це обумовлює необхідність притоку інвестицій, що дає організації конкурентні переваги і можливість зайняти лідируючі позиції на ринку.

В економічній літературі не існує єдиного визначення поняття «інвестиції». На основі різних трактовок автором була розроблена таблиця (табл. 1.1).

*Таблиця 1.1*

#### Підходи до визначення поняття «інвестиції»

№	Джерело	Трактування
1	2	3
1	Закон України «Про інвестиційну діяльність» [1]	Всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, в результаті якої створюється прибуток (доход) та/або досягається соціальний та екологічний ефект
2	Податковий кодекс України [2]	Господарські операції, які передбачають придбання основних засобів, нематеріальних активів, корпоративних прав та/або цінних паперів в обмін на кошти або майно
3	Фінансово-економічний словник [3, с. 64]	Довгострокові вкладення коштів з метою утворення нових і модернізації діючих підприємств, освоєння новітніх технологій і нової техніки, збільшення виробництва й одержання прибутку
4	Термінологічний словник з питань протидії... [4, с.299]	Довгострокові вкладення капіталу в будь-яке підприємство з метою одержання прибутку

## Продовження табл.1.1

1	2	3
5	І.О. Бланк [5, с. 442]	Вкладення капіталу у всіх його формах у різні об'єкти (інструменти) його господарської діяльності з метою отримання прибутку, а також досягнення економічного чи позаекономічного ефекту, тобто будь-якого іншого корисного ефекту, здійснення якого базується на ринкових принципах і пов'язане з факторами часу, ризику і ліквідності
6	І.А. Нечаєва [6, с. 105-106]	Вкладення матеріальних та нематеріальних ресурсів в необоротні активи, здійснення яких базується на ринкових принципах та пов'язані з факторами часу та ризику, з метою одержання майбутнього економічного ефекту та підвищення суспільного добробуту

Взявши до уваги все вищевикладене та враховуючи власні міркування, в роботі запропоновано наступне визначення поняття «інвестиції» – це довгострокові капіталовкладення в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності з метою одержання прибутку та досягнення економічного або соціального ефекту.

Необхідно зазначити, що існує багато бар'єрів, які впливають на діяльність вітчизняних та іноземних інвесторів на українському ринку, наприклад: незахищеність прав власності; суттєвий ризик неповернення вкладеного капіталу з причини неефективного управління підприємством; непрозорість поточного фінансового стану підприємства; високий рівень корупції; несприятливий інвестиційний клімат; недосконалість та нестабільність законодавчої нормативно-правової бази; відсутність механізмів гарантії та захисту прав інвесторів; недостатній розвиток приватно-державного партнерства; нестабільність політичної ситуації та ін. [7, с. 26].

Усі вищезазначені фактори стають реальними перешкодами для розвитку інвестиційних процесів в Україні, так як реалізація економічних інтересів інвесторів в таких умовах є майже неможливою. З цієї причини першочерговим завданням для вітчизняного підприємництва є переконання потенційних інвесторів у вигідності інвестування та в мінімальному рівні ризиків при цьому. При цьому, саме оцінка інвестиційної привабливості здійснюється інвесторами

в процесі прийняття рішення доцільності капіталовкладень або вибору альтернативних об'єктів.

Важливість оцінки інвестиційної привабливості безпосередньо для інвесторів полягає у тому, що аналіз підприємства та його інвестиційної привабливості дозволяють мінімізувати ризики неправильного вкладення грошей.

Інвестору важливо отримати повну інформацію, щоб вирішити в який об'єкт, у якій формі та в який строк йому вигідніше та надійніше вкласти свій капітал. Для достовірної інформації при розробці стратегії інвестування, необхідно провести ретельне дослідження, використовувати системний підхід до вивчення кон'юнктури ринку: починаючи з макрорівня – інвестиційний клімат країни; закінчуючи мікрорівнем – оцінка інвестиційної привабливості окремого підприємства. Безумовно розглядається і стан галузі, до якої належить організація і її місцезнаходження (регіон, область).

Таким чином інвестиційна привабливість організації визначається в чотири етапи: на рівні країни, регіону, галузі та окремого підприємства. За допомогою такої послідовності вкладники мають змогу обрати найперспективніше підприємство для реалізації інвестиційного проекту та отримання запланованого прибутку на вкладений капітал у майбутньому.

Інвестиційний клімат держави – система правових, економічних, природних, соціальних та інших чинників інвестиційної діяльності в країні, які значно впливають на доходність інвестицій і рівень їх ризиків [8, с. 101].

Існує багато різних методик для оцінки інвестиційного клімату країни. Однією з найпоширеніших є методика Світового Банку під назвою «Investment Climate Survey», в якій досліджуються показники правового та судового середовища, корупції, економічної стабільності, міжнародної торгівлі та руху капіталу, державного управління та адміністрування, корпоративного управління, показник дерегуляції бізнесу, політичні ризики та імідж території тощо (табл. 1.2) [9, с. 23-24].

Таблиця 1.2

Методика оцінки інвестиційного клімату країни «Investment Climate Survey» Світового Банку

№	Категорія	Показники
1	2	3
1	Правове та судове середовище	справедливість, неупередженість та законність вироків суддів; ефективність правового забезпечення судових рішень; рівень захисту приватної власності; передбачуваність, адекватність ділового законодавства; захист прав інтелектуальної власності; строк вирішення контрактних суперечок; рівень злочинності та безпеки громадськості, бізнесу
2	Корупція	рівень корупції в судовій системі; рівень забезпечення антикорупційних заходів; рівень адміністративної корупції (з боку урядовців, які вимагають доплати та хабарі); рівень корупції в приватному бізнесі та рейдерство підприємств
3	Фінансовий сектор	труднощі із забезпеченням довгострокових позик; рівень процентних ставок
4	Економічна стабільність	рівень девальвації гривні; рівень податків та дотримання їх сплати; рівень інфляції
5	Міжнародна торгівля та рух капіталу	легкість переміщення коштів у країні та за її межами; труднощі в отриманні та розрахунках в іноземній валюті; кількість документації, часу і витрат на вільний експорт при інституційній підтримці; труднощі з митними процедурами; імпорتنі тарифи; бар'єри для експорту, імпорту
6	Корпоративне управління	прозорість та доступність інформації для громадськості; легкість звернення та отримання зворотного зв'язку з керівництвом; наявність законів, положень про корпоративне управління; соціальна відповідальність підприємств; повнота звітності для акціонерів
7	Державне управління та адміністрування	стабільність, прозорість державної політики; професіоналізм та компетентність уряду чиновників; роль та функції уряду з втручанням державних підприємств на ринок; легкість доступу до службовців для вирішення проблем; своєчасність та якість надання комунальних послуг; вартість комунікацій та ІТ
8	Дерегуляція бізнесу	недобросовісна ринкова конкуренція фірм, що підтримуються чиновниками; регулювання ділових операцій та кількість проведення інспекцій та перевірок; легкість закриття бізнесу; легкість реєстрації фірми та отримання будівельних та інших ліцензій; наявність кваліфікованої робочої сили за низьких витрат на заробітну плату; наявність труднощів, обмежень при наймі або звільненні працівників
9	Політичні ризики та імідж території	імідж країни; стабільність політичної системи та рівень ротації чиновників; рівномірність розподілу доходів; рівень військової безпеки; ризики експропріації, націоналізації

На сучасному етапі Україна знаходиться на шляху всебічних економічних

перетворень, а відродження економіки держави вимагає величезних коштів. За таких умов, поліпшення інвестиційного клімату є стратегічно важливим питанням та одними із основних напрямів державної політики.

Інвестиційна привабливість країни – це інтегральна характеристика окремої держави з позиції інвестиційного клімату, рівня розвитку інвестиційної інфраструктури, можливостей залучення інвестиційних ресурсів та інших чинників, які істотно впливають на формування дохідності інвестицій та інвестиційних ризиків [8, с. 103].

Кожного року група Світового Банку проводить дослідження легкості ведення бізнесу, що є значним фактором інвестиційної привабливості країн, «Doing Business». Показники відібрані таким чином, щоб проаналізувати економічні результати держави та ефективність проведених реформ. Фахівці аналізують нормативні акти, що регулюють діяльність організацій, вимірюють систему показників за десятьма темами, кожна з яких характеризується кількома індикаторами та має рівнозначний ефект на загальну оцінку [10].

У ході дослідження оцінюються індикатори за десятьма розділами: реєстрація підприємств, отримання дозволів на будівництво складів та інших об'єктів, підключення до системи електрозабезпечення, оподаткування, реєстрація власності, захист міноритарних інвесторів, отримання кредитів, міжнародна торгівля, забезпечення виконання контрактів тощо (табл. 1.3) [10, 11, с. 2-66].

Таблиця 1.3

Показники дослідження «Doing Business»

№	Розділ	Індикатори	Значення розділу
1	2	3	4
1	Реєстрація підприємств	процедури (кількість); часові затрати (дні); фінансові затрати; мінімальний статутний капітал (% від доходу на душу населення)	розглядає складнощі, пов'язані з відкриттям бізнесу. Оцінюється кількість процедур (взаємодія засновника підприємства з державними органами, юристами, аудиторами або нотаріусами), часових та фінансових затрат, необхідних для запуску легальної діяльності ТОВ

## Продовження табл. 1.3

1	2	3	4
2	Отримання дозволів на будівництво	процедури (кількість); часові затрати (дні); фінансові затрати (% від вартості складу); індекс якості будівельного контролю (0-15)	відстежує кількість процедур, часових та фінансових затрат, необхідних для будівництва складу, включаючи отримання відповідних ліцензій та дозволів, проведення необхідних заходів та інспекцій, а також підключення до комунальних мереж. Індекс якості будівельного контролю розраховується на основі шести інших індексів: <ul style="list-style-type: none"> <li>- якості нормативного регулювання будівництва;</li> <li>- контролю за якістю до початку будівництва;</li> <li>- контролю за якістю під час будівництва;</li> <li>- контролю за якістю будівництва після його завершення;</li> <li>- норматив юридичної відповідальності та страхування;</li> <li>- вимог щодо професійної кваліфікації фахівців)</li> </ul>
3	Підключення до системи електро-забезпечення	процедури (кількість); часові затрати (дні); фінансові затрати (% від доходу на душу населення); індекс надійності електропостачання та «прозорості» тарифів (0-8)	оцінює кількість процедур, часових та фінансових затрат, необхідних підприємству для підключення будівлі до системи електрозабезпечення, включаючи збільшення протяжності існуючої інфраструктури; оцінюється прозорість тарифів та їх інформаційну доступність; аналізується частота та тривалість перебоїв в електропостачанні, санкції, спрямовані на стимулювання скорочень числа відключень тощо
4	Реєстрація власності	процедури (кількість); часові затрати (дні); фінансові затрати (% від вартості об'єкту нерухомості); індекс якості системи управління земельними ресурсами (0-30)	відстежує легкість отримання організацією права власності. Індекс якості системи управління земельними ресурсами (складається з суми балів за п'ятьма індексами: <ul style="list-style-type: none"> <li>- надійність інфраструктури;</li> <li>- «прозорість» інформації;</li> <li>- географічне охоплення;</li> <li>- механізми вирішення земельних спорів;</li> <li>- рівний доступ до права власності)</li> </ul>



## Продовження табл. 1.3

1	2	3	4
5	Отримання кредитів	індекс рівня захисту кредитних операцій (0-12); індекс кредитної інформації (0-8); охоплення кредитного реєстру (% дорослого населення); охоплення кредитного бюро (% дорослого населення).	демонструє ступінь доступності кредитної інформації, а також юридичні права кредиторів та позичальників. Оцінюються закони з точки зору доступності кредитів; на якому рівні законодавство захищає права кредиторів та позичальників, тим самим сприяє кредитуванню; доступність та об'єм кредитної інформації, що є в державних реєстрах або приватних бюро. Показники охоплення реєстрів та бюро демонструють число фізичних осіб та підприємств, інформація про кредитування яких за останні 5 рр. міститься в державному кредитному реєстрі або у приватному бюро
6	Захист міноритарних інвесторів	індекс рівня розголошення інформації (0-10); індекс юр. відповідальності та керівників директорів (0-10); індекс прав акціонерів (0-6); індекс розвитку структури управління (0-7); індекс корпоративної прозорості (0-7)	охоплює декілька аспектів захищеності інтересів інвесторів: прозорість угод, схильність до використання посади або положення в корисних цілях, можливість для акціонерів переслідувати у судовому порядку чиновників та директорів за посадові проступки тощо
7	Оподаткування	платежі (кількість на рік); часові затрати (год на рік); загальна ставка податків і внесків (% від прибутку); індекс процедур після подачі звітності та сплати податків (0-100)	надає інформацію про податки, які має сплатити в певному році підприємств середнього розміру. Також враховується «адміністративний тягар» пов'язаний зі сплатою податків
8	Міжнародна торгівля	час на експорт/імпорт: прикордонний і митний контроль (години); вартість експорту/імпорту: прикордонний і митний контроль (дол. США); час на експорт/імпорт: оформлення документів (години); вартість експорту/імпорту: оформлення документів (дол. США)	характеризує особливості процедури експорту або імпорту стандартної партії товару. Оцінюються всі офіційні процедури: починаючи від договірної угоди, закінчуючи доставкою товару. Аналізуються такі показники як: час на прикордонний і митний контроль, час на оформлення документів, вартість контролю та оформлення документів.

## Закінчення табл. 1.3

1	2	3	4
9	Забезпечення виконання контрактів	часові затрати (дні); вартість (% від суми позову); індекс якості системи судочинства (0-18)	розділ оцінює: час на вирішення спорів, розраховане з моменту подачі судового позову до фактичного здійснення вирок, враховуються і дні судового розгляду, і періоди очікування між ними; вартість судових зборів та гонорарів адвоката, якщо залучення адвоката є обов'язковою або розповсюдженою практикою, та виражається у відсотках від вартості позову; індекс якості судочинства, який оцінює: структуру судової системи і судових процедур, ефективність розгляду судових справ, рівень автоматизації роботи судових органів, альтернативні методи вирішення спорів
10	Врегулювання питання щодо неплатоспроможності	коефіцієнт повернення коштів (цент за долар); часові затрати (роки); фінансові затрати (% від вартості об'єкта нерухомості); кінцевий результат процесу (0-1); індекс ефективності нормативно-правової бази (0-16)	розглядає часові та фінансові затрати, пов'язані з процедурою визнання підприємство банкрутом; ілюструє скільки центів за долар вдається стягнути заявником (кредиторам, податковим органам, співробітникам тощо) з неплатоспроможного підприємства); оцінює кінцевий результат процесу (задоволення вимог кредиторів залежить від того, чи буде організація продовжувати функціонування після завершення судового процесу або ж майно підприємства буде розпродано по частинах (0 балів якщо активи підприємства продаються частинами або 1 бал якщо підприємство продовжує функціонувати)) тощо

За вищевказаними індикаторами аналізуються економічні результати та ефективність реформ у сфері регулювання бізнесу. Тобто дослідження не лише вказують на проблеми, які заважають розвитку підприємництва, а й визначають їхню причину та містять рекомендації відносно проведення необхідних реформ [12].

Проект дає можливість об'єктивно оцінити законодавство, пов'язане з регулюванням підприємницької діяльності та його застосування у 190 державах. Автори методики можуть провести порівняльний аналіз регіонів країни по окремим індикаторам за замовленням державних органів, що дає можливість оцінити умови підприємницької діяльності всередині держави, виокремивши найкращі та найгірші практики.

Результати дослідження публікуються кожного жовтня, аналізуючи показники минулого року. Результатом дослідження є рейтинг легкості ведення підприємницької діяльності 190 країн світу. Висока позиція держави в рейтингу означає, що нормативно-правова база складає сприятливі умови для створення та функціонування місцевих підприємств, та залучення інвесторів.

Безперечно для оцінки інвестиційної привабливості підприємства важливо провести аналіз інвестиційної привабливості й окремого регіону, так як кожен інвестиційний проект має свої особливості та спрямованості, а успіх його реалізації залежить від умов конкретної території та його специфічних характеристик.

Інвестиційна привабливість регіону – сукупність чинників та умов, які сприяють або перешкоджають залученню інвестицій в той чи інший момент часу в окремий регіон [13, с. 89].

Інститут економічних досліджень та політичних консультацій (ІЕД) аналізує інвестиційну привабливість та бізнес клімат в регіонах в Україні за допомогою аналітичного інструменту ІКМ. У рамках дослідження 2019-2020 рр. опитали 5115 керівників суб'єктів підприємницької діяльності, зокрема керівників 3183 підприємств-юридичних осіб та 1932 фізичних осіб-підприємців 24 міст з усіх регіонів України, за винятком АР Крим, м. Севастополя та деяких районів Донецької та Луганської областей. Також були зібрані та опрацьовані статистичні дані, офіційні документи тощо [14, с. 13].

ІКМ – агрегований індекс, що складається з 10 субіндексів (компонентів) (табл. 1.4) [14, с. 23-95; 15, с. 12-17 ].

Таблиця 1.4

## Складові оцінки ІКМ

№	Компонент	Складові компонента
1	2	3
1	Започаткування бізнесу	тривалість державної реєстрації бізнесу; проблеми під час проходження процедури реєстрації бізнесу; допомога або консультації при заповненні чи поданні документів; час від реєстрації до першої операції з продажу товарів чи послуг; поширеність та тривалість реєстрації змін до відомостей, що містяться в ЄДР; терміни отримання дозвільних документів
2	Доступ до публічного майна	наявність прав власності або оренди на земельну ділянку та тривалість їх оформлення; оцінка доступності інформації про землю комунальної власності; оцінка доступності інформації про муніципальну нерухомість
3	Прозорість та відкритість даних	оцінка доступності інформації про бюджет, регуляторні акти та закупівлі
4	Вартість дотримання законодавства	вартість дотримання законодавства в часовому та грошовому вимірі; частота та тривалість проходження перевірок
5	Податки та збори	обсяг податків та витрати часу на їх сплату; місцеві податки та збори як перешкода для бізнесу; поширеність податкових пільг
6	Неформальні платежі та корупція	поширеність неофіційних платежів, їх частота та сума; сценарії здійснення та вимагання неофіційних платежів; антикорупційні заходи
7	Безпека ведення бізнесу	поширеність тіньової економіки та рейдерства; втрати внаслідок злочинів; витрати на безпеку та захист бізнесу
8	Лідерство міської влади	Вимір 1. Підтримка розвитку бізнесу: ставлення представників міської влади до приватного бізнесу; підтримка міською владою нового та існуючого бізнесу; залучення бізнесу до розробки міських стратегічних документів Вимір 2. Публічно-приватний діалог: консультації з бізнесом при прийнятті регуляторних актів
9	Ресурси для розвитку	Вимір 1. Людські ресурси: якість робочої сили, яку пропонує місцевий ринок праці; якість професійно-технічної освіти працівників; недостатня підготовка та брак робочої Вимір 2. Фінансові та інфраструктурні ресурси: фінансова підтримка від міської влади для ведення бізнесу; брак фінансових ресурсів як перешкода для ведення бізнесу; тривалість приєднання об'єктів до міської інфраструктури Вимір 3. Інфраструктура підтримки бізнесу: консультації та підтримка бізнесу міською владою; діяльність центрів підтримки бізнесу; діяльність об'єднань бізнесу та членство в них

## Закінчення табл. 1.4

1	2	3
10	Підтримка інновацій	співпраця з науковими установами або технологічними компаніями для розвитку бізнесу; впровадження інновацій; підтримка місцевих інноваційних програм міською владою; трансфер технологій; участь у кластерах міста

У результаті стандартизації даних, значення всіх індикаторів переводяться в десятибальну шкалу. Стандартизовані значення індикаторів у межах кожного компонента узагальнюються шляхом обчислення середньої арифметичної простої і виводиться таким чином субіндекс. Якщо в одному компоненті або вимірі в рамках компонента використовуються дані статистики («тверді» дані) разом із даними опитування («м'які» дані), «твердим» даним надається вага 40% загальної оцінки, а «м'яким» даним – 60% [14, с. 16-17].

Агрегований ІКМ складається шляхом підсумовування значень 10 субіндексів. Значення агрегованого ІКМ варіюється в межах від 0 до 100 балів. За результатами агрегованого ІКМ проводиться ранжування міст у порядку спадання значення ІКМ.

Наступним етапом є поділ міст, залежно від значення ІКМ, на три групи:

- високий ІКМ;
- середній ІКМ;
- низький ІКМ.

Розподіл міст за значенням ІКМ проводиться в результаті включення в першу групу 25% міст із найвищими значеннями ІКМ, у третю групу 25% міст із найнижчими значеннями ІКМ, решти 50% міст – у середню групу [14, с. 17].

Для інвесторів ІКМ може стати основою для прийняття рішень щодо доцільності інвестицій у підприємство міста.

Як зазначалось вище, для всебічної та повної оцінки інвестиційної привабливості підприємства необхідно здійснити й аналіз галузі, до якої

належить досліджувана організація. Така необхідність пояснюється впливом галузевої специфіки на фінансовий і інвестиційний цикли організації, її джерела фінансування та ресурсний потенціал.

Інвестиційна привабливість окремих галузей економіки – це комплексна характеристика окремих галузей економіки з позиції ефективності вибору підприємств даної галузі для інвестування.

Так як єдиної методики не існує, фахівці вважають необхідним аналізувати різні групи показників. Наприклад, українські спеціалісти Овчаренко Т.С., Степанова А.А. виділяють наступні критерії оцінки інвестиційної привабливості галузей [16, с. 686]:

- ступінь державної підтримки (співвідношення питомої ваги капітальних вкладень у галузь до загального обсягу державних капітальних вкладень в економіку);
- соціальна значущість галузі (питома вага працівників галузі в загальній кількості зайнятих в економіці);
- ефективність виробничої діяльності (фондовіддача; питома вага реалізованої продукції й експорту галузі в загальному обсязі виробленої в галузі продукції);
- ефективність капіталовкладень (коефіцієнти окупності інвестицій та власного капіталу; питома вага галузі у валовій доданій вартості регіону тощо);
- значущість в економіці країни та регіону (питома вага галузі у валовій доданій вартості області; питома вага обсягів виробництва економіки області в загальнодержавному виробництві тощо);
- сталість до економічного спаду виробництва (співвідношення динаміки обсягу виробництва галузей економіки і промисловості та динаміки обсягу ВВП України);
- прибутковість галузі (коефіцієнт чистого прибутку; рентабельність тощо).

Натомість Халатур С.М. дослідив інвестиційну привабливість галузі

сільського господарства. Особливістю його роботи є урахування факторів ризиків. Науковець вважає, що саме управління ризиками, а також ефективність податкової та інвестиційної політики, рівень розвитку інфраструктури та фінансового сектору, стан навколишнього середовища та ряд інших факторів мають безпосередній вплив на інвестиційну привабливість галузей економіки (рис. 1.1) [17, с. 60].

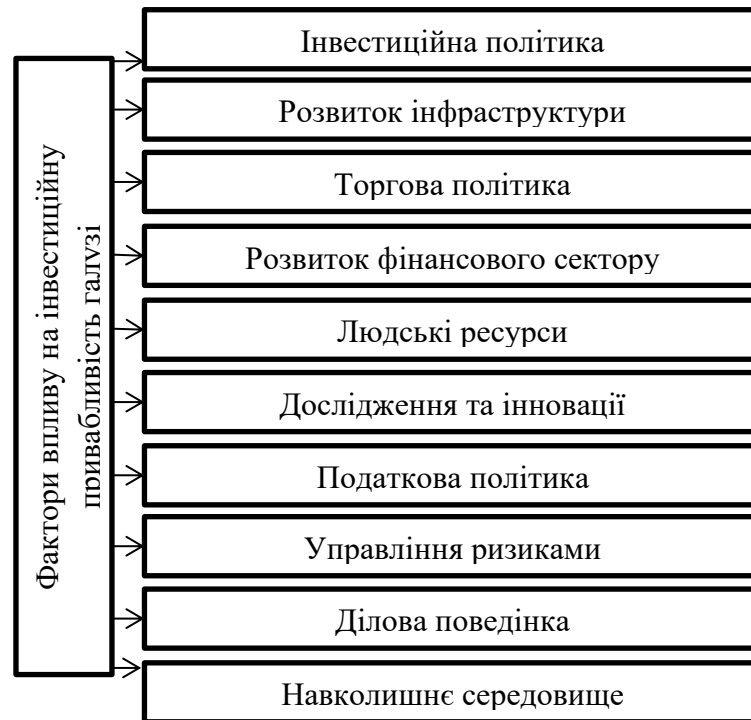


Рис. 1.1. Фактори впливу на інвестиційну привабливість галузі

На думку Р. Костюкевича, інвестиційна привабливість організації є комплексним інтегральним показником, що характеризує доцільність інвестування коштів у систему з позицій конкретного інвестора [18, с. 60].

І. О. Бланк розглядає поняття інвестиційної привабливості з позиції фінансового стану підприємства, як інтегральну характеристику окремих фірм - об'єктів можливого інвестування з перспективності розвитку, ефективності використання активів, їх ліквідності, платоспроможності та фінансової стійкості [2, с. 462].

Слід зауважити, що інвестиційна привабливість регіону, країни

впливають на привабливість підприємства, так як: організація - відкрита система та перебуває в стані постійної взаємодії зі своїм навколишнім середовищем; зовнішні фактори мають універсальний характер і для потенційних інвесторів мають значення не менш важливе, ніж конкретний об'єкт інвестування.

Тобто, інвестиційна привабливість підприємства – це система показників, що характеризують його фінансово-господарський стан, ефективність управлінської діяльності, інноваційний потенціал та перспективи розвитку. Це інтегральна характеристика внутрішнього і зовнішнього стану підприємства як потенційного об'єкта інвестування.

Існує безліч класифікацій факторів, які визначають інвестиційну привабливість підприємства. У своїх роботах Нечаєва І.А. аналізує дві групи факторів інвестиційного розвитку підприємств в умовах кризи – внутрішні фактори та фактори зовнішнього середовища (рис. 1.2) [19, с. 46-47].

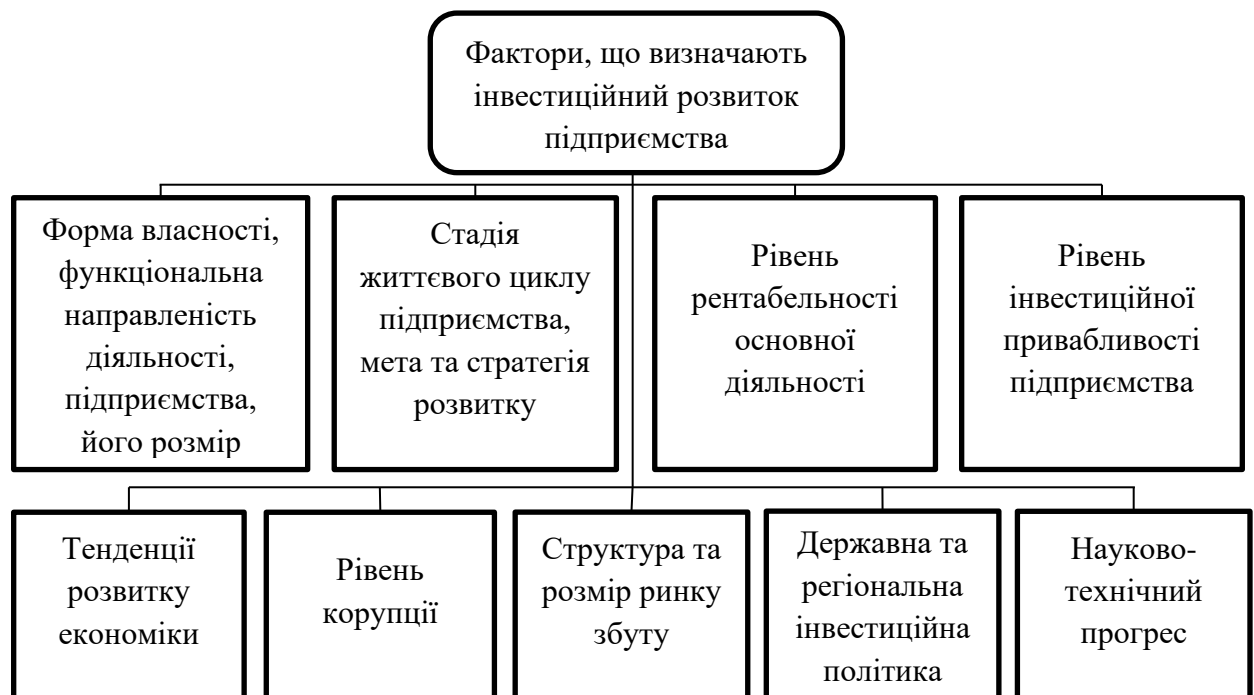


Рис. 1.2. Чинники інвестиційного розвитку металургійного підприємства

Кожен з вище перелічених факторів характеризується системою показників.



Скалюк Р.В. і Лоїк О.І. також вважають доцільним аналізувати внутрішні та зовнішні фактори інвестиційної привабливості підприємства. На основі їх досліджень було виділено наступні ключові чинники [20, с. 118]. Внутрішні:

- фінансово-економічний стан підприємства;
- безпека вкладень у підприємство;
- виробничо-технологічні чинники;
- інституціональні чинники;
- інформаційні чинники;
- ділова репутація та імідж підприємства.

Зовнішні:

- соціальні чинники;
- економічна та політична ситуація в країні;
- чинники конкуренції;
- інфраструктурні чинники;
- ринкові чинники;
- технологічні чинники.

Отже, інвестиційна привабливість підприємства – це комплексний показник, що характеризує доцільність інвестування в окремий об'єкт з позиції інвестора. А оцінка інвестиційної привабливості – процес проведення аналізу економічної інформації з метою об'єктивної оцінки досягнутого рівня інвестиційної привабливості та зміни цього рівня в порівнянні з минулими періодами. На інвестиційну привабливість підприємства впливають привабливість регіону, країни та галузі. Оцінка кожного з них включає аналіз багатьох факторів та системи показників. Важливість оцінки інвестиційної привабливості безпосередньо для інвесторів полягає у тому, що аналіз підприємства та його інвестиційної привабливості дозволяють мінімізувати ризики неправильних капіталовкладень.

## 1.2. Методичні підходи до оцінки інвестиційної привабливості підприємства

Оцінка інвестиційної привабливості підприємства має вагоме значення для організації, так як потенційні інвестори приділяють велику увагу даній характеристиці. Рішення інвесторів часто залежить від стійкості фінансово-економічного стану підприємства, в яке вони планують здійснювати капіталовкладення та ряду інших факторів. Ці параметри головним образом характеризують інвестиційну привабливість організації.

Слід зауважити, що єдиної універсальної системи оцінки інвестиційної привабливості підприємства не існує. Вона здійснюється за допомогою різних прийомів і методів.

Вибір методики оцінки інвестиційної привабливості підприємства залежить безпосередньо від цілей потенційного вкладника. Тобто, аналіз інвестиційної привабливості організації може проводитися з позицій аналізу фінансового стану підприємства, його виробничих можливостей, впливу зовнішніх факторів тощо. При аналізі необхідно брати до уваги неформалізовані чинники, які не мають вартісної оцінки. Наприклад, показники політичного стану в країні та регіоні, реорганізації галузі, ділової репутації підприємства та ін. [21, с. 60].

Недоліком більшості методик оцінки інвестиційної привабливості організацій є той факт, що автори відразу ж переходять до оцінки фінансових показників, таких як: рентабельність, ліквідність, оборотність активів тощо, не беручи до уваги фактори інвестиційної привабливості країни та регіону, а також показники привабливості і динаміку розвитку галузі функціонування підприємства.

Для комплексної, об'єктивної оцінки, необхідно починати з оцінки макропараметрів, після чого переходити до аналізу показників, які безпосередньо стосуються діяльності підприємства.

У сучасній літературі вирізняють різноманітні методики аналізу й оцінки інвестиційної привабливості підприємства:

- на основі аналізу фінансових показників;
- інтегральної оцінки інвестиційної привабливості підприємств та організацій;
- за допомогою показників аналізу акцій та інтегрального показника інвестиційної привабливості;
- на основі факторів зовнішнього та внутрішнього впливу;
- метод комплексної оцінки.

Зміст більшості вищеперерахованих методик оцінки і аналізу інвестиційної привабливості підприємства однаковий, як і система їх показників. Основні характеристики вказаних методик наведено нижче.

Однією з найрозповсюдженіших є методика, розроблена Агентством з питань запобігання та протидії банкрутству підприємств та організацій, інтегральної оцінка інвестиційної привабливості. У підсумку даної методики розраховується показник, у якому відтворюються значення усіх досліджуваних показників, скоригованих у відповідності до їх вагомості та інших чинників [22].

Усім групам показників оцінки інвестиційної привабливості підприємств та організацій даного методу, а також показникам, розміщеним у цих групах, присвоюються, залежно від їх вагомості, відповідні числові значення. Як і граничні значення показників, вагомість може коригуватись. Показники методики інтегральної оцінки інвестиційної привабливості підприємств та організацій поділяються на шість груп (рис. 1.3) [22].

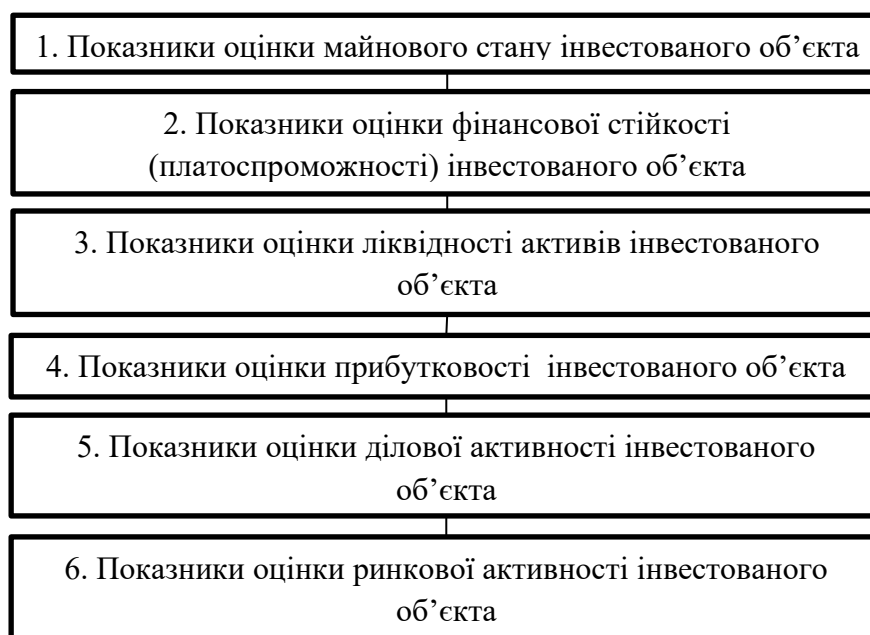


Рис.1.3. Основні групи показників методики інтегральної оцінки

Оцінка інвестиційної привабливості підприємства даною методикою дозволяє ретельно дослідити фінансовий стан організації, проте вона має суттєві недоліки: методика є досить громіздкою, містить більше 40 показників, а розрахунок інтегрального показника передбачає використання спеціалізованої програми INTEGRAL. Також вищезгадана методика не враховує галузеву специфіку об'єкта господарювання та інші показники зовнішнього середовища.

Інтегральний показник у своїй методиці пропонує розраховувати і Нечаєва І.А. Методика розроблена спеціально для підприємств ІТ-сфери, і, на відмінну від попередньої, бере до уваги особливості та специфіки сфери діяльності організації. Через те, що більшість підприємств ІТ-сфери за своєю формою діяльності є акціонерними товариствами, Нечаєва І.А. вважає необхідним проводити аналіз підприємства як емітента цінних паперів і особливу увагу приділяти аналізу економічних характеристик акцій організації – одержувача акцій [23, с. 42].

Розрахунок інвестиційної привабливості підприємства за допомогою даної методики проводиться в чотири етапи (рис. 1.4) [23, с. 43].



Рис. 1.4. Методика оцінки інвестиційної привабливості ІТ-компаній

Відповідно до цієї методики, аналіз інвестиційної привабливості організації проводиться на основі розрахунку фінансових показників підприємства та оцінці показників аналізу акцій. Її перевагою є врахування впливу галузевої специфіки.

Фінансово-господарські показники досліджуються за останні 3-5 років, що дозволяє побачити стан організації в динаміці. При необхідності проводиться порівняльний аналіз до та після реалізації інвестиційного проекту. Дана методика передбачає поетапне дослідження (рис. 1.5) [21, с. 60-61].

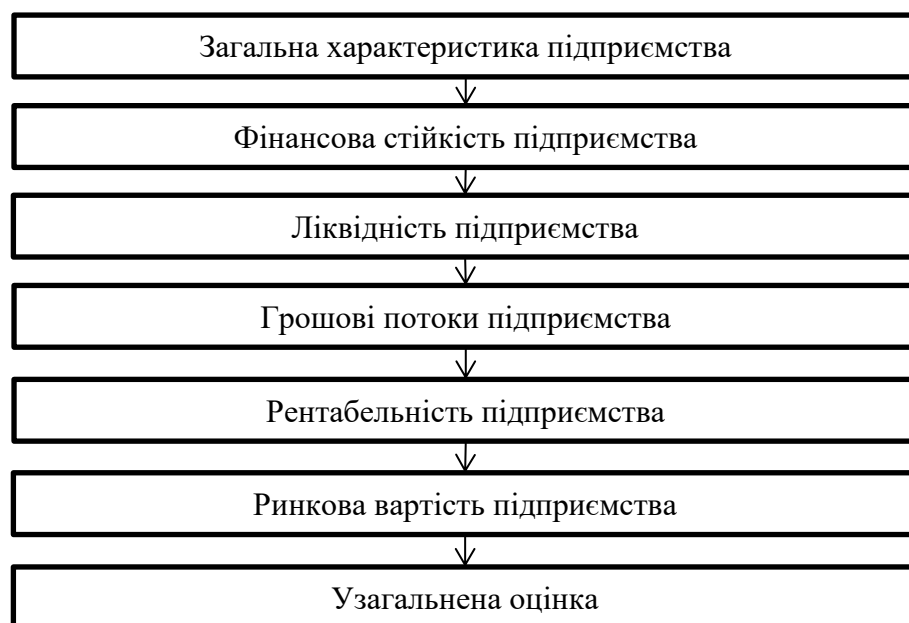


Рис. 1.5. Етапи проведення оцінки інвестиційної оцінки привабливості підприємства

Методика на основі фінансових показників є адаптивною, так як пріоритет показників можна змінювати відповідно до цілей вкладника, проте її не можна назвати повною та об'єктивною, так як методика не враховує ряд показників зовнішнього і внутрішнього середовища, факторів привабливості країни, регіону та галузі.

Визначення інвестиційної привабливості слід розглядати не тільки як інтегральний фінансово-економічний показник, але й як систему кількісних показників оцінки господарського, фінансового, технічного потенціалу підприємства (табл. 1.5) [24, с. 45-46].

Таблиця 1.5

Система основних показників, що характеризують інвестиційну привабливість окремих підприємств

№	Показник	Формула розрахунку	Значення параметрів
1	2	3	4
1. Показники ліквідності			
1.1	Загальний коефіцієнт Покриття	$Z_{кп} = \frac{ЛА}{ПЗ}, \quad (1.1)$	ЛА – ліквідні активи; ПЗ – поточні зобов'язання
1.2	Коефіцієнт абсолютної Ліквідності	$P_{кп} = \frac{ШЛА}{ПЗ}, \quad (1.2)$	ШЛА – швидко-ліквідні активи; ПЗ – поточні зобов'язання
1.3	Коефіцієнт проміжного покриття	$K_{ал} = \frac{ГЗП}{ПЗ}, \quad (1.3)$	ГЗП – готові засоби платежу; ПЗ – поточні зобов'язання
2. Показники управління активами			
2.1	Оборотність дебіторської заборгованості	$КО_{дз} = \frac{ВР}{ДЗ_{сер}}, \quad (1.4)$	ВР – виручка від реалізації; ДЗсер. – середня сума дебіторської заборгованості за період
2.2	Оборотність акціонерного капіталу	$КО_{ак} = \frac{ВР}{АК_{сер}}, \quad (1.5)$	ВР – виручка від реалізації; АКсер. – середня сума акціонерного капіталу
2.3	Оборотність активів	$КО_{а} = \frac{ВР}{А_{сер}}, \quad (1.6)$	ВР – виручка від реалізації; Асер. – середня сума активів
2.4	Оборотність товарно-матеріальних запасів	$КО_{тмз} = \frac{ВР}{ТМЗ_{сер}}, \quad (1.7)$	ВР – виручка від реалізації; ТМЗсер. – середня сума товарно-матеріальних запасів
3. Показники рентабельності			
3.1	Прибутковість Реалізації	$Пр = \frac{ФР_{до}}{ВР}, \quad (1.8)$	ФРдо – фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування; ВР – виручка від реалізації

Продовження табл. 1.5

3.2	Рентабельність реалізації	$R_p = \frac{ЧП}{ВР},$ (1.9)	ЧП – чистий прибуток; ВР – виручка від реалізації;
3.3	Норма чистого прибутку на акціонерний капітал	$НЧП = \frac{ЧП}{АКсер},$ (1.10)	ЧП – чистий прибуток; АКсер.– середня сума акціонерного капіталу
3.4	Рентабельність активів	$R_a = \frac{ЧП}{Асер},$ (1.11)	ЧП – чистий прибуток; Асер. – середня сума активів
4. Показники ефективності управління боргами			
4.1	Коефіцієнт фінансового Ризику	$Кфр = \frac{ДЗк}{АКк},$ (1.12)	ДЗк – довгострокові зобов'язання на кінець періоду; АКк – акціонерний капітал на кінець періоду
4.2	Норма боргу на власні кошти	$НБ = \frac{ДЗк+ПЗк}{Ак},$ (1.13)	ПЗк – поточні зобов'язання на кінець періоду; Ак – сукупні активи на кінець періоду
4.3	Коефіцієнт кратності відсотків	$Кк = \frac{ФРдо+Впк}{Впк},$ (1.14)	ФРдо – фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування; Впк – витрати на виплату процентів по кредитах
5. Показники ринкової вартості			
5.1	Чистий прибуток на одну просту акцію	$R_p = \frac{ЧП-Дприв}{Кпрост},$ (1.15)	ЧП – чистий прибуток; Дприв – дивіденди за привілейованими акціями; Кпрост – кількість простих акцій
5.2	Співвідношення ринкової ціни і річного доходу по акціях	$Сц/д = \frac{Цр}{ЧПпа},$ (1.16)	Цр – ринкова ціна акції; ЧПпа – чистий прибуток по акціях
5.3	Дивіденд на одну просту акцію	$Дпа = \frac{ДП}{Кпрост},$ (1.17)	ДП – величина дивідендного покриття; Кпрост – кількість простих акцій
5.4	Співвідношення ринкової і номінальної вартості акції	$Ср/н = \frac{Цр}{Н},$ (1.18)	Цр – ринкова ціна акції; Н – номінальна вартість акції

Аналіз фінансового стану підприємства за всієї його важливості і значущості не дає змогу одержати повну всебічну оцінку інвестиційної привабливості підприємства. У зв'язку з цим результати аналізу й оцінки фінансового стану підприємства, оцінки кількісних показників повинні бути доповнені оцінкою його якісних, нефінансових показників, таких як:

- економіко-географічне положення;

- галузева приналежності;
- статус власності;
- інтелектуальний капітал підприємства;
- ділова репутація та імідж керівництва;
- довіра населення (репутація, імідж підприємства, думка експертів тощо);
- кадрова привабливість, рівень кваліфікації працівників;
- привабливість продукції для споживача тощо.

Система таких показників аналізується в комплексному методі оцінки інвестиційної привабливості підприємств, автором якого є Бутко М.П.

Проте в сучасній літературі існує декілька різновидів комплексного методу. Це пояснюється тим, що науковці вважають доцільним досліджувати різні категорії показників. У таблиці 1.6 наведено порівняння чинників трьох методів комплексної оцінки інвестиційної привабливості організації [20, с. 118; 25, с. 32; 26, с. 10-11].

*Таблиця 1.6*

Порівняння методів комплексної оцінки інвестиційної привабливості підприємства

	Скалюк Р.В., Лоїк О.І.	Бутко М.П.	Жукова Ю.С.
№	Чинники	Чинники	Чинники
1	2	3	4
1	Виробничо-технологічна діяльність підприємства	Привабливість продукції підприємства	Виробнича діяльність підприємства
2	Фінансовий стан підприємства	Фінансовий стан підприємства	Фінансовий стан підприємства
3	Рівень безпечності вкладень підприємства	Кадрова привабливість підприємства	Інвестиційна діяльність підприємства
4	Інституціональні чинники (організаційно-правова форма; якість менеджменту тощо)	Приватизаційна привабливість підприємства	-
5	Ділова репутація (імідж)	Соціальна привабливість	-
6	Інформаційні чинники	Територіальна привабливість	-



Продовження табл. 1.6

7	Мезо- та макрорівень	Соціальні чинники	Екологічна привабливість підприємства	-
8		Економіко-політична ситуація в країні	-	-
9		Галузева конкуренція	-	-
10		Інфраструктурні чинники	-	-
11		Технологічні чинники	-	-
12		Ринкові чинники	-	-

Для більш об'єктивної оцінки інвестиційної привабливості підприємств методики викладаються методами параметричного аналізу або рейтинговим методом, що ґрунтуються на різноманітних типах інформаційного забезпечення аналізу інвестиційної привабливості (табл. 1.7) [27; с. 141].

Таблиця 1.7

Порівняльна характеристика параметричного аналізу і рейтингової оцінки інвестиційної привабливості підприємства

Характеристика методу	Параметричний аналіз	Рейтингова оцінка
1	2	3
Зміст	Порівняння різних підприємств однієї галузі за певними критеріями, показниками діяльності	Порівнянні кількох організацій із метою ранжування їх за певними критеріями
Доцільність застосування	У разі необхідності визначення рівня інвестиційної привабливості підприємства і розроблення на цій основі інвестиційної стратегії. Коли замовником дослідження виступає окрема юридична особа й одержання інформації пов'язане зі суттєвими витратами ресурсів	Замовником дослідження є урядова або міжнародна організація
Способи одержання інформації	Інтерв'ювання; з неформальних джерел інформації	Інтерв'ювання; зі зведеної фінансової звітності об'єктів порівняння; з офіційних запитів, що дозволяють зібрати фрагментарну управлінську інформацію

## Продовження табл. 1.7

Послідовність проведення	Виявлення об'єктів аналізу; визначення характеру взаємодії об'єктів аналізу; визначення загальних тенденцій у стані і розвитку об'єктів аналізу на інвестиційному ринку; проведення параметричного аналізу інвестиційної привабливості за певними параметрами діяльності, обраних залежно від рівня, на якому здійснюється аналіз	Вибір показників оцінки об'єктів інвестування; визначення «ваги» того чи іншого показника в підсумковій оцінці об'єкта; урахування динаміки показників і урахування їх трендів в підсумковій бальній оцінці за допомогою коригувального коефіцієнта; розрахунок підсумкового бала за результатами оцінки, що виводиться як сума результатів множення балів окремих показників рейтингової оцінки на їх «вагу»; упорядкування підсумкової рейтингової таблиці
Результати аналізу	Визначення слабких і сильних сторін підприємства за всіма обраними параметрами; формулювання певних висновків про інвестиційну привабливість підприємства; визначення пріоритетів інвестування; ухвалення відповідних управлінських рішень (інвестувати кошти в підприємство, утриматися від інвестування в даний час або зачекати доти, поки зміняться ті або інші умови функціонування, відмовитися від інвестування тощо)	Підсумкова рейтингова таблиця надає користувачу рейтингу (наприклад, потенційному інвестору) комплексну картину взаємодії факторів інвестиційної привабливості аналізованих підприємств

Таким чином метод параметричного аналізу здебільшого має неформалізований, якісний характер.

Рейтинговий метод набув широкої популярності завдяки простоті використання та зручності інтерпретації результатів, так як у зведеній таблиці видно якими чинниками зумовлене місце об'єкта аналізу в рейтингу. На підприємстві, по якому необхідно об'єктивно оцінити свою інвестиційну привабливість, варто аналізувати та приймати до уваги систему як кількісних, так і якісних параметрів. Усі ці критерії підлягають оцінюванню в

рейтинговому методі. Він є комплексним, багатопараметричним.

При цьому, при застосуванні будь-якого методу, порівняльну оцінку інвестиційної привабливості організації доцільно здійснювати за підприємствами, що належать до однієї галузі народного господарства.

Отже, для здійснення успішних капіталовкладень, інвесторам необхідно володіти актуальною, об'єктивною інформацією про стан організації, що можливо завдяки чітко вибудованій методології оцінки інвестиційної привабливості підприємства, яка включає в себе широкий спектр показників фінансової та нефінансової діяльності організації. Сьогодні не існує єдиної універсальної методики оцінки інвестиційної привабливості підприємства. Найпоширенішими є методики: інтегральної оцінки, аналізу фінансових показників, комплексна методика та ін. Більшість з них є однобічними, так як враховують лише показники фінансового стану організації. Таким чином, єдина методика, що містить таку систему оцінки, що аналізує параметри як і внутрішнього, так і зовнішнього середовища впливу підприємства – методика комплексної оцінки інвестиційної привабливості організації.

### 1.3. Особливості оцінки інвестиційної привабливості комунального підприємства

Згідно з чинним законодавством, на території України діють підприємства таких видів [28]: державні; комунальні; змішаної форми власності; приватні; підприємства, що функціонують на основі колективної власності.

Відповідно до ст. 24 Господарського кодексу України, суб'єктами господарювання комунального сектора економіки є суб'єкти, що діють на основі лише комунальної власності, а також суб'єкти, у статутному капіталі яких частка комунальної власності перевищує п'ятдесят відсотків чи становить величину, яка забезпечує органам місцевого самоврядування право

вирішального впливу на господарську діяльність цих суб'єктів [28].

Особливості підприємств комунальної форми власності можна зобразити схематично (рис. 1.6) [29, с.129].

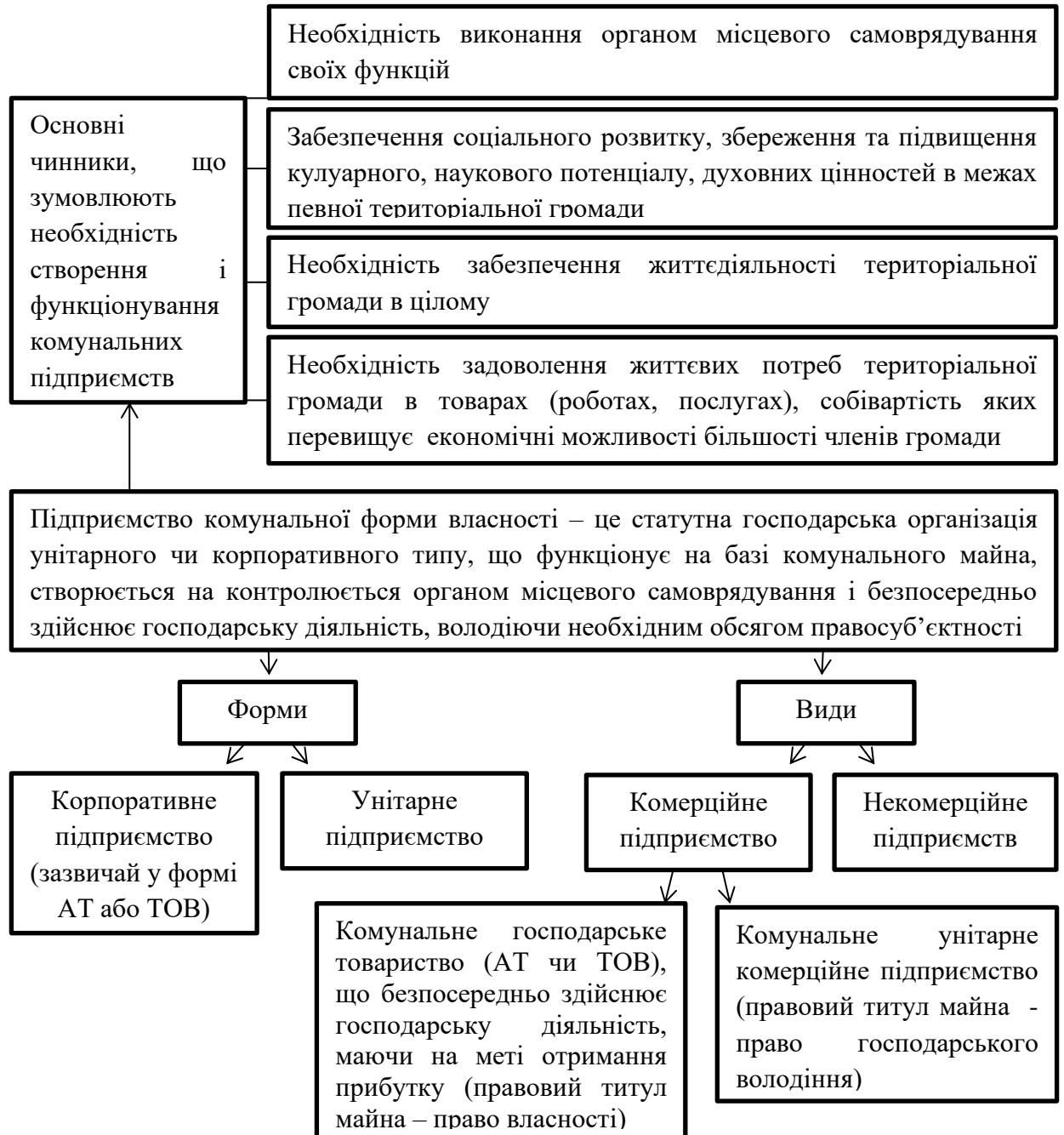


Рис. 1.6. Особливості підприємств комунальної форми власності

Більшість вітчизняних підприємств комунальної форми власності функціонують у формі комунальних унітарних підприємств.

Діяльність комунальних підприємств охоплює майже всі сфери

життєдіяльності населення. Найпоширенішими є:

- житлове господарство;
- санітарно-технічна сфера: водопроводи, каналізація, підприємства із санітарного очищення сміття;
- транспортне господарство: автобусні парки, трамвайні й автобусні депо, метрополітени, фунікулер, авто- та залізничні вокзали, аеропорти;
- підприємства з надання послуг комунальної енергетики: електричні, газові, теплові мережі;
- підприємства комунального обслуговування (готелі тощо);
- міські шляхи ін.

Джерелами формування майна комунальних підприємств, установ та організацій можуть бути (табл. 1.8) [30, с.267].

*Таблиця 1.8*

Джерела формування майна комунального підприємства

№	Джерело
1	2
1	Грошові та матеріальні внески засновників
2	Доходи, одержані від реалізації продукції, послуг, інших видів госп. Діяльності
3	Доходи, одержані від цінних паперів
4	Кредити банків та інших кредиторів
5	Капітальні вкладення і дотації з бюджетів
6	Майно, придбано в інших суб'єктів господарювання, організацій, громадян
7	Інші джерела, не заборонені законодавством України

На відміну від інших суб'єктів господарювання, діяльність комунальних підприємств значною мірою контролюється державними та місцевими органами влади. Так, наприклад, виконавчі органи миколаївської міської ради щоквартально здійснюють контроль за виконанням керівниками підприємств комунальної власності міста умов, передбачених у контрактах, контроль за фінансово-господарською діяльністю підприємств комунальної власності міста, збереженням та ефективністю використання ними комунального майна [31]. Це пояснюється тим, що навіть якщо таке підприємство є комерційним, воно

здебільшого фінансується за рахунок коштів місцевих бюджетів.

Слід звернути увагу, що державний фінансовий аудит, який здійснюється Рахунковою палатою та органами державного фінансового контролю, полягає у здійсненні перевірки та аналізу фактичного стану справ щодо законного та ефективного використання державних чи комунальних коштів і майна, інших активів держави, правильності ведення бухгалтерського обліку і достовірності фінансової звітності, функціонування системи внутрішнього контролю.

Найчастіше комунальні підприємства діють на повному або частковому утриманні з місцевого бюджету, це і заклади освіти, культури та охорони здоров'я, і підприємства транспортного господарства тощо. Проте є частка підприємств, що функціонують на засадах самоокупності, наприклад, ремонтно-будівельні підприємства та проектні організації.

Сьогодні спостерігається недостатня ефективність і часом навіть збитковість функціонування підприємств комунальної форми власності. Відповідно до досліджень вітчизняної аналітичної онлайн-системи «YouControl» понад третина комунальних підприємств в Україні є збитковими, а сукупний збиток склав 9,8 млрд грн. у 2018 р. [32]. Причиною цього є застаріла матеріально-технічна база організацій, яка майже не модернізована з часів незалежності, і, відповідно, потребує значних інвестицій. За оцінками експертів зношеність основних фондів комунальних підприємств становить 40-70%, що зумовлюються недостатнім фінансуванням, а відтак вимагає пошуку нових шляхів і механізмів фінансування галузі [33, с. 856].

У комунальній власності знаходяться переважно об'єкти соціально-культурного призначення, а також цілісні майнові комплекси підприємств, що займають монопольне положення на території міста.

Незадовільний стан комунальних підприємств свідчить про наявність проблем, з якими стикаються органи місцевого самоврядування, та вирішити які на місцевому рівні за рахунок власних сил і засобів просто неможливо. У зв'язки з цим органи місцевого самоврядування вдаються до наданих їм

законодавством України повноважень з метою залучення приватного капіталу в комунальний сектор економіки.

З метою залучення інвестицій у об'єкти комунального господарства органи місцевого самоврядування згідно з діючим законодавством можуть встановити для них пільговий режим здійснення господарської діяльності. Зокрема, місцеві ради можуть запровадити пільги по місцевим податкам та зборам (Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні»), встановити пільгову орендну плату вищезазначеним суб'єктам за оренду землі (Закон України «Про оренду землі»), пільги щодо плати за землю (Податковий кодекс України) [2; 34; 35; 36, с.71].

Перевагою комунальних підприємств для інвесторів є доступність, публічність інформації. Так к відповідно до чинного законодавства України, комунальне унітарне підприємство зобов'язане оприлюднити правдиву інформацію про свою діяльність у відкритих джерелах, таку як: статут підприємства у чинній редакції; квартальну та річну фінансову звітність за останні три роки, аудиторські висновки щодо річної фінансової звітності, якщо аудит проводився; біографічну довідку (включаючи професійну характеристику) керівника; опис істотних передбачуваних факторів ризику, що можуть вплинути на операції та результати діяльності підприємства; інформацію про операції та зобов'язання унітарного комунального підприємства тощо [28]. Така державна політика у сфері комунального сектору економіки значно полегшує проведення оцінки інвестиційної привабливості підприємства для потенційних інвесторів.

Оприлюднена інформація є достовірною, так як відповідальність за це несе керівник комунального унітарного підприємства відповідно до законів України та умов укладеного з ним контракту.

Ефективне функціонування і розвиток підприємств комунальної форми власності потребують насамперед реформування у сфері фінансування і залучення інвестиційних ресурсів.

Проведення комплексної оцінки інвестиційної привабливості комунального підприємства, аналіз його господарської діяльності, дає змогу не лише поглиблено вивчити об'єкт дослідження, а й прийняти раціональне рішення щодо доцільності капіталовкладень для потенційних інвесторів.

Оскільки комунальне підприємство має свої особливості як унікальна інтегрована система, потрібно постійно оновлювати наявні дані та інформацію стосовно його зовнішнього та внутрішнього середовища. Необхідно брати до уваги економічне середовище підприємства, політико-правові умови діяльності, соціальну політику держави тощо. Тобто, варто враховувати можливі наслідки впливу зовнішніх факторів, таких як: конкурентів та їх стратегії діяльності; цінову динаміку вартості комунальних послуг; споживчі потреби; використання новітніх технологій; законодавчі регулювання стосовно оподаткування, надання пільг та субсидій; зміни на ринку праці тощо. Оскільки зміна однієї складової штовхає до зміни іншої, потрібно досліджувати й аналізувати всі фактори системно [37].

Незважаючи на те, що комунальні підприємства мають ряд відмінностей та особливостей функціонування, сьогодні не існує методики для оцінки підприємств конкретно цієї форми власності. Тому, на основі методик, зазначених у п.1.2 та на основі власних міркувань автором роботи запропонована наступна методика оцінки інвестиційної привабливості комунальних підприємств.

*Таблиця 1.9*

Методика оцінки інвестиційної привабливості комунального підприємства

№	Найменування показника		Максимальний бал
1	2		3
1	Мезо- та макро- рівень	Показник країни «Doing Business»	10
2		Показник ІКМ міста	10
3		Рівень розвитку галузі	10



Продовження табл. 1.9

4	Мікрорівень	Фінансовий стан підприємства:	60
5		- ліквідність підприємства;	
6		- платоспроможність підприємства;	
7		- ділова активність підприємства;	
8		- рентабельність підприємства	
8		Ділова репутація та імідж керівництва	10
Всього			100

Набір показників у цій методології створює універсальний метод оцінювання інвестиційної привабливості підприємства, що може бути застосований незалежно від його форми власності, розміру та сфери діяльності.

Джерелами інформації є результати досліджень Світового Банку «Doing Business» та Інституту економічних досліджень та політичних консультацій «ІКМ», офіційні відповіді органів місцевого самоврядування, дані Держслужби статистики, відомості в авторитетних засобах масової інформації, публічні відомості в базах даних, фінансова звітність підприємств, документи від громадських організацій тощо. Оцінка деяких показників може здійснюватися методом експертного або соціологічного опитування. Експертами виступають висококваліфіковані спеціалісти. Соціологічне опитування проводиться в межах певної цільової групи, наприклад, у місцевих жителів, медіа-аудиторії (споживачі засобів масової інформації), туристів, інвесторів.

Показники поділяються на дві групи: показники мезо- та макrorівня; показники мікрорівня. Максимальна кількість балів, яке підприємство може отримати за окремий показник коливається в діапазоні 10-14 балів. Для бальної оцінки інвестиційної привабливості підприємства використовується наступна шкала (табл. 1.10).

Таблиця 1.10

## Шкала оцінювання інвестиційної привабливості підприємства

Числове значення	Ступінь привабливості
1	2
100 – 90	Дуже висока

Продовження табл. 1.10

1	2
89 – 70	Висока
69 – 55	Середня
54 – 50	Низька
49 – 35	Дуже низька
34 – 0	Вкрай низька

Якщо підсумковий бал має значення від 0 до 34, інвестиційна привабливість досліджуваного підприємства є вкрай низькою, відповідно від 69 до 55 балів – середньою, від 90 до 100 балів дуже високою тощо.

Тобто, для об'єктивної оцінки інвестиційної привабливості комунального підприємства необхідно провести аналіз факторів інвестиційної привабливості країни, регіону та галузі, які мають безпосередній вплив на організацію.

Отже, комунальне підприємство – це статутна господарська організація унітарного чи корпоративного типу, що функціонує на базі комунального майна, створюється та контролюється органом місцевого самоврядування і безпосередньо здійснює господарську діяльність. У комунальній власності знаходяться переважно об'єкти соціально-культурного призначення, а також цілісні майнові комплекси підприємств, що займають монопольне положення на території міста. Ефективне функціонування і розвиток підприємств комунальної форми власності потребують залучення інвестиційних ресурсів.

Для поглибленого вивчення об'єкта дослідження та прийняття раціонального рішення щодо доцільності капіталовкладень, потенційним інвесторам необхідно провести комплексну оцінку інвестиційної привабливості комунального підприємства. При оцінці слід звернути увагу на фактори зовнішнього та внутрішнього впливу. Запропонована автором методика оцінки інвестиційної привабливості комунальних підприємств бере до уваги таку систему показників, що аналізує показники макро-, мезо- та мікрорівнів. Дослідження вказаних показників робить методику об'єктивною та повною, а бальна система оцінювання забезпечує легкість інтерпретації результатів.

## Висновки до розділу 1

Одним з найважливіших завданням українських підприємців є переконання потенційних інвесторів у вигідності інвестування та, відповідно, залучення інвестицій у свій бізнес. Саме оцінка інвестиційної привабливості здійснюється інвесторами в процесі прийняття рішення доцільності капіталовкладень або вибору альтернативних об'єктів.

Інвестиційна привабливість підприємства визначається в чотири етапи: на рівні країни, регіону, галузі та окремої організації.

Кожного року група Світового Банку проводить дослідження легкості ведення бізнесу «Doing Business». Результатом дослідження є рейтинг із 190 країн, у якому об'єктивно оцінено законодавство та його застосування у сфері регулювання підприємницької діяльності держав.

Наступним кроком є аналіз інвестиційної привабливості регіону чи міста в якому функціонує організація, так як кожна територія має свої специфічні характеристики. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій аналізує інвестиційну привабливість та бізнес клімат в регіонах України за допомогою аналітичного інструменту ІКМ.

Далі для повної оцінки інвестиційної привабливості підприємства необхідно здійснити аналіз галузі його функціонування. Така необхідність пояснюється впливом галузевої специфіки на фінансовий та інвестиційний цикли організації, її джерела фінансування та ресурсний потенціал.

Таким чином, інвестиційна привабливість країни, регіону та галузі впливають на привабливість підприємства, так як будь-яка організація є відкритою системою та перебуває в стані постійної взаємодії з навколишнім середовищем.

Інвестиційна привабливість підприємства – це інтегральна характеристика внутрішнього і зовнішнього стану підприємства як потенційного об'єкта інвестування; це система показників, що характеризують

його фінансово-господарський стан, ефективність управлінської діяльності, інноваційний потенціал та перспективи розвитку.

Єдиної універсальної системи оцінки інвестиційної привабливості підприємства не існує. Вона здійснюється за допомогою різних прийомів і методів, вибір яких залежить безпосередньо від цілей потенційного вкладника. Наприклад, аналіз інвестиційної привабливості організації може проводитися з позицій аналізу фінансового стану підприємства, його виробничих можливостей, впливу зовнішніх факторів, за допомогою показників аналізу акцій та інтегрального показника інвестиційної привабливості тощо.

Недоліком більшості сучасних методик оцінки інвестиційної привабливості організацій є оцінка лише фінансових показників та часто ігнорування факторів інвестиційної привабливості країни та регіону, а також показників привабливості та динаміки розвитку галузі функціонування підприємства.

Для комплексної, повної оцінки, необхідно починати з оцінки макропараметрів, після чого переходити до аналізу показників, які безпосередньо стосуються діяльності підприємства.

Незважаючи на те, що комунальні підприємства мають ряд відмінностей та особливостей функціонування, сьогодні не існує методики для оцінки підприємств саме такої форми власності.

На відміну від інших суб'єктів господарювання, діяльність комунальних підприємств значною мірою контролюється державними та місцевими органами влади. Причиною підвищеної уваги є той факт, що навіть якщо підприємство комунальної форми власності є комерційним, воно здебільшого фінансується за рахунок коштів місцевих бюджетів.

Сьогодні спостерігається недостатня ефективність і часом навіть збитковість функціонування комунальних підприємств. Такий стан пояснюється застарілою матеріально-технічною базою організацій, яка майже не модернізована з часів незалежності, і, відповідно, потребує значних

інвестицій. Для залучення інвесторів органи місцевого самоврядування встановлюють для вкладників пільговий режим здійснення господарської діяльності. Ще однією перевагою підприємств комунальної форми власності для інвесторів є доступність, публічність інформації.

На основі розглянутих методик та на основі власних міркувань автором роботи запропонована методика оцінки інвестиційної привабливості комунальних підприємств, яка враховує фактори зовнішнього та внутрішнього впливу, а саме: показник країни «Doing Business», показник міста ІКМ, рівень розвитку галузі функціонування підприємства, а також показники фінансового стану підприємства (ліквідність, рентабельність, платоспроможність, ділова активність підприємства та ділова репутація й імідж керівництва). Аналіз системи таких показників робить методику об'єктивною та повною, й дає можливість потенційному інвестору всебічно оцінити рівень привабливості підприємства.

## РОЗДІЛ 2

### ОЦІНКА ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ КП «МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ ЗАПОРІЖЖЯ»

#### 2.1. Середовище формування інвестиційної привабливості підприємства (інвестиційна привабливість держави, регіону, галузі)

Так як організація є відкритою системою, на її функціонування безперервно впливають зовнішні фактори: політичні, економічні, демографічні тощо. З цієї причини для об'єктивних результатів оцінки інвестиційної привабливості підприємства необхідно розпочинати з аналізу його середовища формування.

У п.1.3 розглянуто алгоритм аналізу інвестиційної привабливості підприємства, який оцінює показники макро-, мезо- та мікросередовища: показник країни «Doing business», показник ІКМ міста, рівень розвитку галузі, фінансовий стан підприємства, ділова репутація та імідж його керівництва.

Дослідження країн «Doing business», розроблене фахівцями Світового Банку, демонструє простоту ведення підприємницької діяльності в 190 країнах (регіони Східної Азії та Тихоокеанського регіону, Європи та Центральної Азії, Латинської Америки та Карибського басейну, Близького Сходу та Північної Африки, країни-члени ОЕСР, Південної Азії, Африки (до півдня від Сахари)) [10].

У 2020 р. Україна зайняла 64 місце в рейтингу країн «Doing business», отримавши 70,2 бали із 100 можливих. Сусідні позиції посіли Індія та Пуерто-Ріко – 63 та 65 місце відповідно. Країною лідером у 2020 р. стала Нова Зеландія із 86,8 набраними балами, а останнє, 190 місце, отримала Федеративна Республіка Сомалі, отримавши загальну оцінку в 20 балів (табл. 2.1) [10].

Таблиця 2.1

## Рейтинг країн «Doing business» 2020 р.

Рейтинг DB 2020 (1-190)	Показник 2020 (0-100)	Країна	Населення	Рівень доходу	ВНД на душу нас., дол. США
1	2	3	4	5	6
1	86.8	Нова Зеландія	4,885,500	Високий	40,820
2	86.2	Сінгапур	5,638,676	Високий	58,770
3	85.3	Гонконг, Китай	7,451,000	Високий	50,310
4	85.3	Данія	5,797,446	Високий	60,140
5	84.0	Республіка Корея	51,635,256	Високий	30,600
6	84.0	США (Нью-Йорк, Лос-Анджелес)	327,167,434	Високий	62,850
.....					
61	72.0	Болгарія	7,024,216	Вище середнього	8,860
62	71.6	Саудівська Аравія	33,699,947	Високий	21,540
63	71.0	Індія (Делі, Мумбаї)	1,352,617,328	Нижче середнього	2,020
64	70.2	Україна	44,622,516	Нижче середнього	2,660
65	70.1	Пуерто-Ріко	3,195,153	Високий	21,100
66	70.1	Бруней	428,962	Високий	31,020
.....					
188	30.2	Венесуела	28,870,195	Вище середнього	5,816
189	21.6	Еритрея	5,187,948	Низький	1,064
190	20.0	Сомалі	15,008,154	Низький	454

Як правило, країни, які займають високі позиції в рейтингу мають більш високий рівень підприємницької активності та більш низький рівень корупції.

У 2019 р. в Україні було проведено ряд реформ, що вплинули на результати деяких показників [10, с. 66-67]:

- спрощення процедури отримання дозволів на будівництво, шляхом скасування вимоги найму зовнішнього спостерігача та запровадження системи онлайн-повідомлень;
- здешевлення дозволів на будівництво завдяки зменшенню внесків до міської ради;
- спрощення процесу отримання електроенергії шляхом оптимізації

випуску технічних умов та впровадження геоінформаційної системи;

- підвищення надійності електропостачання, за рахунок запровадження механізму компенсації за відключення;

- спрощення процесу реєстрації власності, шляхом збільшення прозорості системи управління земельними ресурсами;

- покращення доступності до кредитної інформації шляхом створення нового державного реєстру кредитів у Національному банку України;

- посилення захисту міноритарних інвесторів, за рахунок запровадження вимоги більш докладного розкриття інформації про операції з зацікавленими сторонами;

- скорочення часу на імпорт, за допомогою спрощення вимог сертифікації відповідності для автозапчастин.

За останні роки спостерігається позитивна тенденція інвестиційної привабливості України, яка покращила свої позиції у рейтингу з 152 до 64 місця. Динаміка позицій України наведена на рис. 2.1 (рис. 2.1) [12].

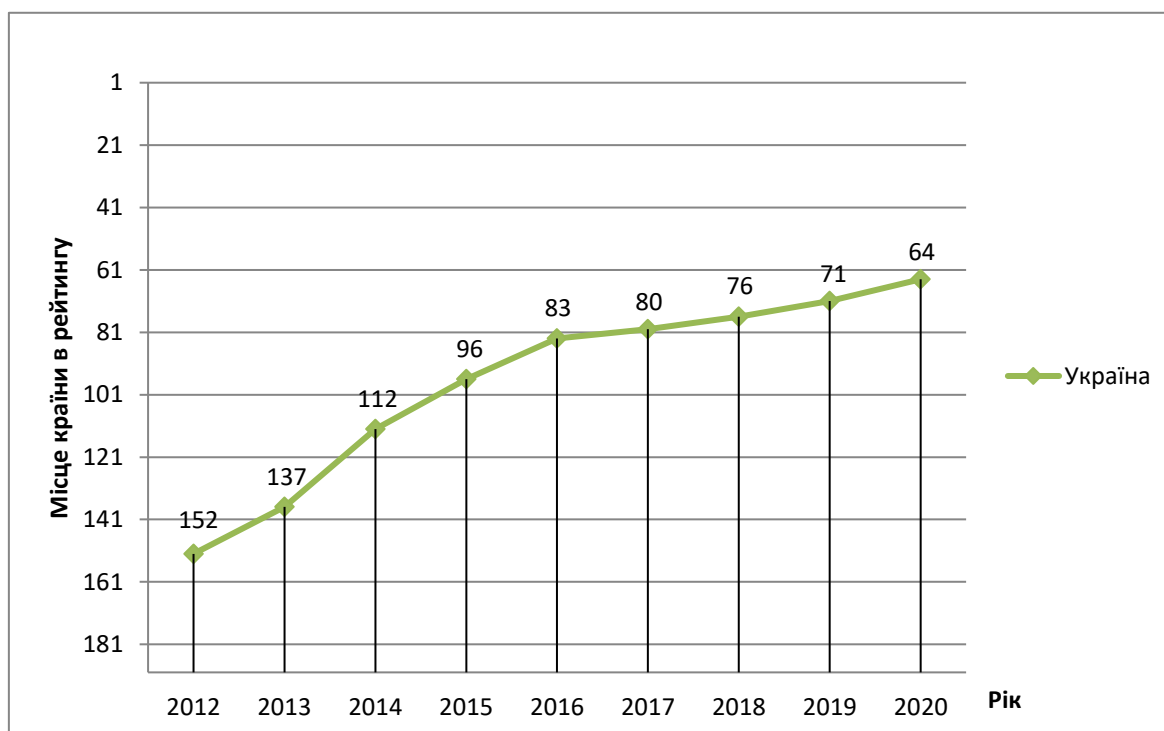


Рис. 2.1. Динаміка позицій України в рейтингу «Doing business»



Сьогодні Україна є одним з лідерів у світі за темпами зростання показників у рейтингу. Проте цьогорічна зміна позиції (+7 пунктів) – це недостатньо для потенціалу України. На думку спеціалістів Міністерства розвитку економіки, торгівлі, та сільського господарства, у найближчі рік-два держава могла б увійти у ТОП-30 рейтингу, для чого необхідні зосередити зусилля на прийнятті відповідних рішень. Такий досвід має Грузія, яка відповідно до доповіді «Doing business» Світового банку в 2004-2007 рр. провела найбільшу кількість реформ. Станом на 2020 р. країна піднялась з 137 позиції до 7 [10].

Так 20.09.2019 р. Верховною Радою України було прийнято закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо стимулювання інвестиційної діяльності в Україні» [12], завдяки якому Україна зможе зміцнити свої позиції у рейтингу «Doing Business 2021» за низкою напрямів та покращити рівень інвестиційної привабливості.

Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій було проведено дослідження «Індекс конкурентоспроможності міст України» (ІКМ) 2019-2020 рр., що дає можливість оцінити інвестиційну привабливість та бізнес-клімат у містах.

ІКМ аналізує рівень ефективності економічного врядування та мотивації місцевих органів влади до співпраці з бізнес спільнотою. Також визначає регуляторні бар'єри, рівень корупції та прояви непрозорості у прийнятті управлінських рішень, усунення яких сприятиме залучення притоку інвестицій в український бізнес.

Перше місце в рейтингу ІКМ 2019-2020 рр. зайняло м. Хмельницький з оцінкою в 72,96 балів. Аутсайдером у поточному році стало м. Херсон зі 31,62 балами, у той час коли м. Запоріжжя зайняло 22 позицію зі 42,41 балами із 100 можливих (рис. 2.2) [14, с. 20; 38].

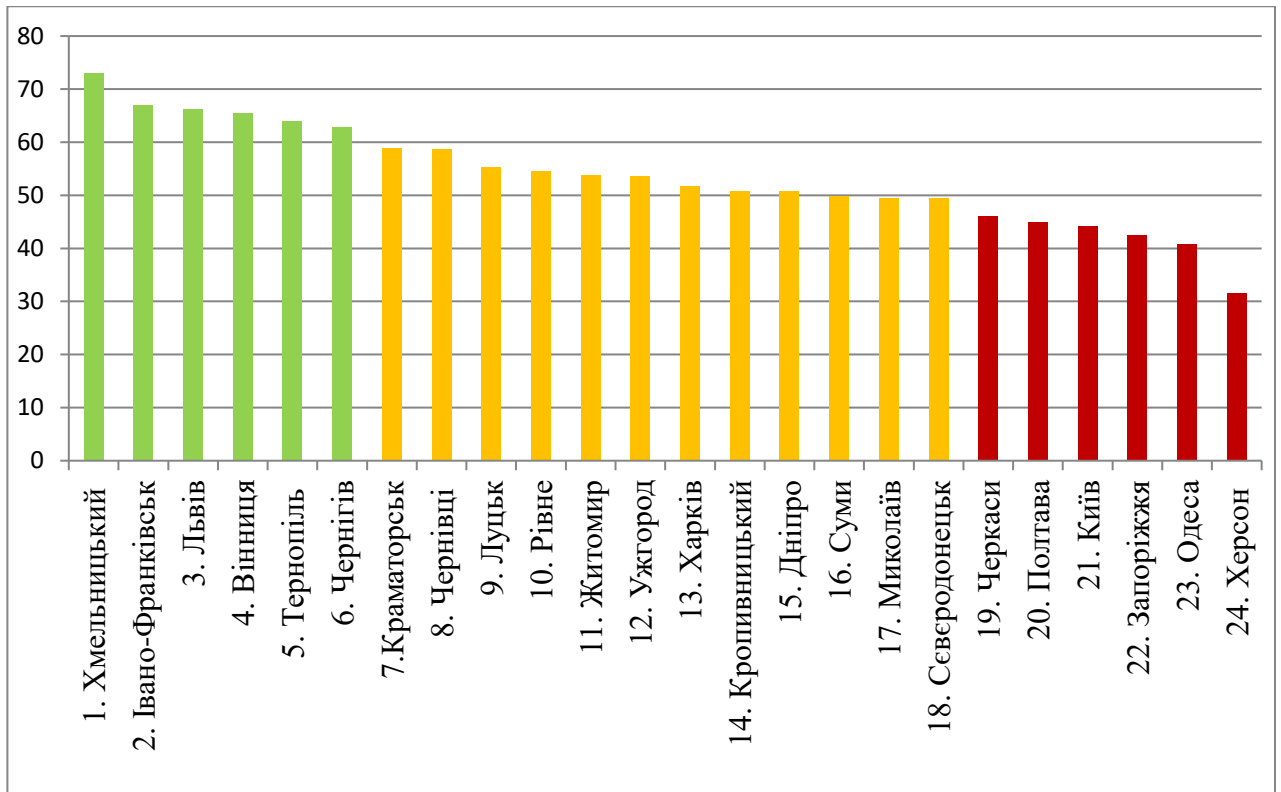


Рис. 2.2. Результати ІКМ 2019-2020 рр.

м. Запоріжжя - адміністративний центр Запорізької області, яке розташоване на південному-сході України. Це п'яте місто за площею в Україні й одне з найбільших промислових міст, у якому зосереджені машинобудівний, енергетичний і металургійний комплекси державного значення. Промисловий потенціал міста - понад 290 підприємств. Населення станом на 1 січня 2019 р. становило 734,8 тис. осіб, серед яких 54,9% жінок і 45,1% чоловіків [14, с. 57].

У 2018 р. на м. Запоріжжя припадало більше 9,7 млрд. грн. капітальних інвестицій, що становило 61,8% від обсягу капітальних інвестицій у Запорізькій області. За підсумками 2018 р., обсяг капітальних інвестицій у розрахунку на 1 особу становив приблизно 13168 грн., що приблизно дорівнює показнику на рівні країни – 13746 грн. Таким чином, у Запоріжжі 10-й найвищий показник серед усіх міст України [14, с. 60-61].

У рамках дослідження ІКМ, в опитуванні в м. Запоріжжя взяли участь 200 суб'єктів підприємницької діяльності: 153 підприємства-юридичні особи та 47

фізичних осіб-підприємців (ФОП). Більшість опитаних (79,0%) – це мікробізнес (працює від 1 до 10 осіб). 17,5% становлять малі суб'єкти, тобто такі, на яких працевлаштовано від 11 до 50 осіб. Середні суб'єкти (від 51 до 250 працівників) становлять 3,5%, а великі (більше 250 працівників) – 0% [14, с. 62].

Фахівцями інституту економічних досліджень та політичних консультацій були обрані та опитані такі суб'єкти підприємницької діяльності міста, які представляють різноманітні галузі економіки: 29,0% опитаного бізнесу працює в секторі торгівлі; 19,5% працюють у промисловості; 6,5% у будівництві; 1,0% у сільському господарстві; на сектор послуг припадає (44,0%); інформаційні та телекомунікаційні послуги - 12,5% респондентів; професійні послуги – 9,5%; на інші послуги (сфери транспортних послуг, мистецтва та спорту, освіти та охорони здоров'я, фінансів та інших галузей, що належать до сфери послуг) припадає 22,0% опитаних (рис. 2.3) [14, с. 62-63].

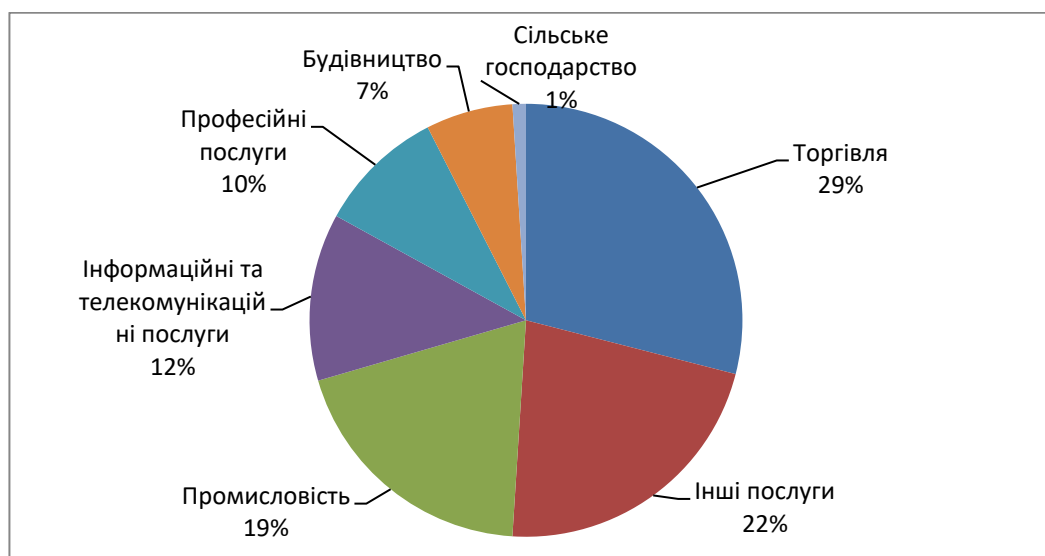


Рис. 2.3. Зайнятість респондентів за галузями економіки

Згідно з результатами дослідження м. Запоріжжя посіло 22 сходинку зі значенням ІКМ 2019-2020 рр. 42,41 бала. Таким чином, Запоріжжя належить до групи міст із низьким ІКМ.

Відповідно до даних дослідження ІКМ, основними перешкодами для ведення бізнесу та залучення інвестицій в запорізький бізнес є [15, с. 69]:

- високі податки (38,8% респондентів);
- брак кваліфікованої робочої сили (29,7%);
- низький попит споживачів (28,9%);
- брак фінансових коштів (21,7%);
- складність законодавства (16,9%);
- політичні ризики (12,8%);
- корупція міської ради (12,5%);
- складність підключення до системи водо-, електро-, газопостачання, водовідведення (11,3%);
- воєнні дії на сході України (10,6%);
- складні процедури отримання дозвільних документів на здійснення певних видів господарської діяльності (10,1%) тощо.

Відповідно до досліджень центра Разумкова та аналітичного журналу «Рейтинг», розподіл прямих іноземних інвестицій станом на жовтень 2018 р. по основним галузям економіки України відбувається наступним чином (рис. 2.4) [39; 40 с. 50-51]:

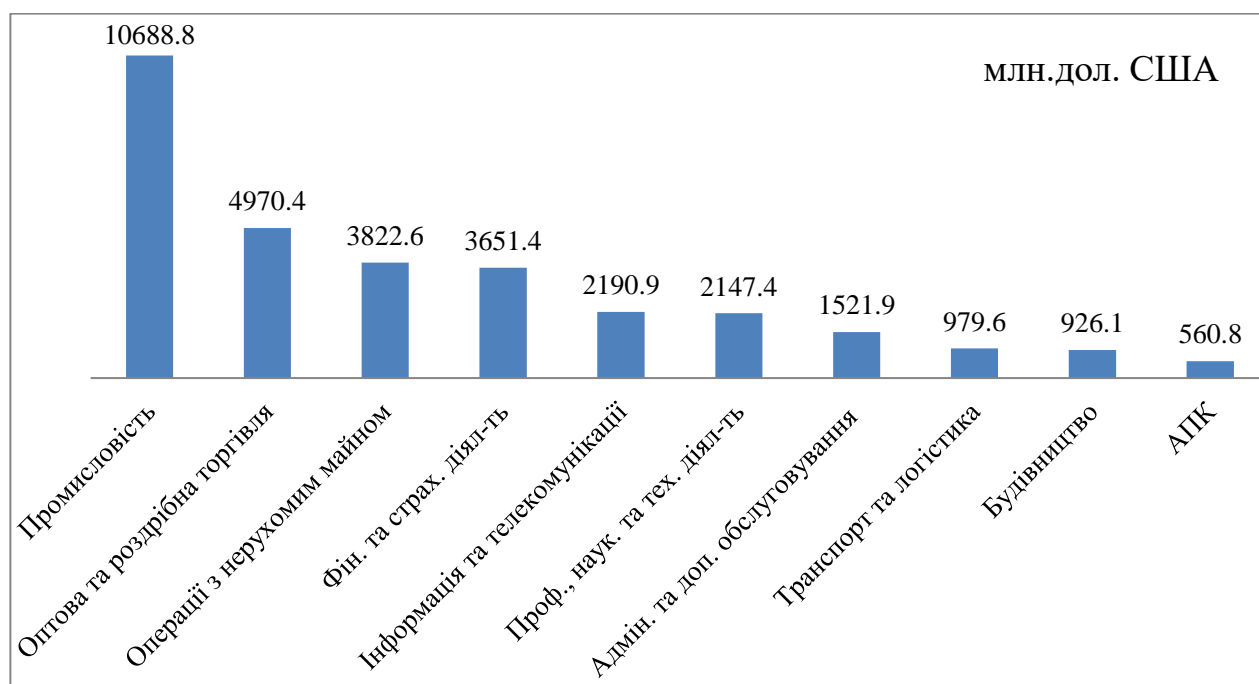


Рис. 2.4. Розподіл прямих іноземних інвестицій за галузями економіки станом на жовтень 2018 р.

За видами економічної діяльності найвагоміша частка усіх прямих іноземних інвестицій в Запорізький регіон надійшла до підприємств переробної промисловості (переважно підприємств харчової промисловості, машинобудівного та металургійного комплексів), а також у сферу оптової та роздрібною торгівлі, яка характеризується швидкою окупністю витрат та невисокими комерційними ризиками. Також популярними є галузі, що не потребують довгострокових капіталовкладень і освоєння нових технологій, зокрема фінансовий сектор та сектор нерухомості [40, с. 56-57].

Що стосується аеропортової галузі, то основними інвесторами є державні власники інфраструктурних об'єктів та незалежні диверсифіковані групи компаній, які орендують аеропортові площі [41, 42].

Майже всі регіональні аеропорти цивільної авіації потреб значних капіталовкладень для модернізації аеродромів (штучне покриття, доведення аеродрому до міжнародних вимог ІКАО/ЕАSА), капремонту аеровокзалів, оновлення аеродромного обладнання та закупівлі спецтехніки тощо.

За даними Міністерства інфраструктури України, на сьогодні розвиток та модернізація аеропортів передбачені документом «Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 р.», в рамках якої обсяг інвестицій становить (табл. 2.2) [43, с. 6-37].

*Таблиця 2.2*

Обсяг інвестицій в рамках Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р.

№	Назва аеропорту	Загальний обсяг інвестицій, млн. грн.	Кошти інвесторів, млн. грн.
1	2	3	4
1	МА «Ужгород»	19	0
2	МА «Львів»	288	0
3	МА «Рівне»	135	9
4	МА «Тернопіль»	195	25
5	МА «Чернівці»	33	0
6	МА «Київ» (Жуляни)	157	23
7	МА «Вінниця»	312	0
8	МА «Бориспіль»	1084	182

Продовження табл. 2.2

1	2	3	4
9	МА «Черкаси»	204	0
10	МА «Суми»	286	0
11	МА «Полтава»	543	0
12	МА «Харків»	176	51
13	МА «Дніпропетровськ»	561	561
14	МА «Кривий Ріг»	9	0
15	МА «Запоріжжя»	1205	496
16	МА «Херсон»	1169	0,6
17	МА «Одеса»	2321	0

Очікуваними результатами виконання Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р. є [43, с. 38-39]:

- збільшення загального пасажиропотоку;
- збільшення пропускної спроможності аеропортів;
- зменшення часу на наземне обслуговування повітряних суден;
- активізація державно-приватного партнерства з утримання та експлуатації аеропортів;
- збільшення частки авіаційних перевізників, що працюють за моделлю «лоу-кост»;
- створення додаткових робочих місць у регіонах тощо.

Фінансування Програми здійснюється за рахунок власних коштів підприємств, у власності яких перебувають аеродроми, аеродромні об'єкти та аеропорти, а також залучених ними кредитних коштів, у тому числі під державні гарантії, державних коштів, коштів приватних інвесторів, а також інших не заборонених законодавством джерел (табл. 2.3) [43, с. 4-5].

Таблиця 2.3

Джерела фінансування Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р.

№	Джерело фінансування	Обсяг фінансування, млн. грн.
1	2	3
1	Державні кошти, у тому числі кошти, що залучаються під державні гарантії	5019,38

Продовження табл. 2.3

1	2	3
2	Місцеві бюджети	563,54
3	Інші джерела (власні кошти підприємства)	1767,08
4	Інші джерела (кошти інвестора)	1347,3
5	Усього	8697,3

Отже, інвестиційна привабливість України станом на 2020 р. за бальною шкалою складає 70,2 бали зі 100 можливих. Показник є вище середнього, що свідчить про достатній рівень легкості ведення бізнесу та може сприяти залученню інвесторів до українського підприємництва. Слід також зауважити, що Україна має потенціал для розвитку і покращення своїх позицій на міжнародному рівні в найближчі роки.

Відповідно до дослідження ІКМ міст України, м. Запоріжжя належить до групи міст з низьким ІКМ та займає 22 сходинку в рейтингу зі значенням 42,41 балів із 100 можливих, що свідчить про низький рівень інвестиційної привабливості. Такі результати пояснюються рядом перешкод для ведення бізнесу та залучення інвестицій в запорізький бізнес: високі податки, нестача кваліфікованої робочої сили, близькість до зони проведення ООС, складність законодавства, труднощі з отриманням дозвільних документів, низький попит споживачів, політичні ризики, корупція місцевої влади тощо.

Найбільше прямих іноземних інвестицій до регіону надходить до підприємств переробної промисловості (переважно підприємств харчової промисловості, машинобудівного та металургійного комплексів), а також до сфери оптової та роздрібної торгівлі, фінансового сектору та сектору нерухомості.

Щодо аеропортової галузі, майже всі регіональні аеропорти цивільної авіації потребують значних капіталовкладень. Сьогодні по всій країні реалізується «Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 р.», в рамках якої здійснюється модернізація аеродромів, капремонт аеровокзалів, оновлення аеродромного обладнання, закупівля спецтехніки

тощо. Аеропортова галузь міста також розвивається. За даними Міністерства інфраструктури України загальний обсяг інвестицій до МА «Запоріжжя» становить 1205 млн. грн., з яких 496 млн. грн. коштів інвесторів.

## 2.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» є одним з найбільш компактних серед аеропортів України, які мають стратегічне значення для держави. Це одне з основних підприємств транспортної інфраструктури, що обслуговує східні та південно-східні регіони України, в яких проживає понад 4 млн. осіб, що являють собою базовий ринковий потенціал. Засновником підприємства є територіальна громада м. Запоріжжя в особі Запорізької міської ради.

Підприємство створене з метою отримання прибутку від виконання робіт інженерно-технічним і комерційним комплексом для прийняття та відправлення повітряних суден з забезпеченням авіап перевезень технічними, технологічними, механічними та автоматичними засобами обслуговування пасажирів, обробки багажу та вантажів.

Існуючий трафік обслуговуються українськими та зарубіжними авіакомпаніями: МАУ, Турецькі Авіалінії, Pegasus, YanAir, SkyUp, LOT, Мотор Січ, Azur, Bravo, Anda Air, Роза Вітрів, що виконують регулярні та чартерні рейси по внутрішніх і міжнародних напрямках (Стамбул (Аеропорти Ататюрк і Сабіха), Анталія, Київ (Бориспіль та Жуляни), Мінськ, Шарм-Ель-Шейх, Варшава, Батумі тощо).

Дотримуючись принципів клієнтоорієнтованості і підвищення конкурентоспроможності, КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» систематично розширює кількість авіакомпаній-партнерів. Так, в 2020 р. планувалося розширення льотної програми, завдяки підписання договору с



авіакомпанією Wizz Air та, відповідно, збільшення кількості чартерних та регулярних польотів за наступними напрямками:

- Будапешт (з 29 березня 2020 р.);
- Відень (з 29 березня 2020 р.);
- Вільнюс (з 30 березня 2020 р.);
- Вроцлав (з 29 березня 2020 р.);
- Гданськ (з 30 березня 2020 р.);
- Краків (з 29 березня 2020 р.).

Проте, з березня 2020 р. ряд авіакомпаній тимчасово призупинили льотну програму, що пов'язано із карантинними обмеженнями та закриттям міжнародних кордонів через спалах хвороби COVID-19.

Аеропорт вимагав модернізації та більш сучасного технічного переоснащення. Тому, в рамках Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р. від 24 лютого 2016 р., в КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» було заплановано будівництво нового терміналу з більш високою пропускною здатністю і оснащенням його сучасним обладнанням.

У зв'язку з цим, вже з 2015 р. за ініціативою власника – Запорізької міської влади, підприємство знаходиться в стадії реалізації інвестиційного проекту з комплексної реконструкції, розширення та технічного оснащення. Інвестиції розподіляються на 5 рр., основне фінансове навантаження припадає на 2018-2022 рр. Загальна кошторисна вартість проекту складає 1084 млн. грн.

У грудні 2017 р. на території КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» було розпочато будівництво нового пасажирського терміналу з пропускною здатністю 400 пасажирів на годину. Новий термінал за технологічними призначеннями поділений на два сектори: міжнародний та внутрішній. Введення в експлуатацію нового терміналу відбулося в жовтні 2020 р.

Проблемою для КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» є відсутність приватних інвестицій, так фінансування проекту повністю здійснюється за рахунок коштів бюджету м. Запоріжжя та власних коштів підприємства.

Для утримання стабільної тенденції розвитку фінансово-господарської діяльності підприємства, в умовах постійного загострення конкурентної боротьби, необхідно достовірно оцінювати його фінансовий стан. Основною метою аналізу фінансового стану підприємства є оцінка його поточного стану та визначення потенційних перспектив розвитку. Джерелом інформації для оцінки фінансово-господарської діяльності підприємства є бухгалтерська звітність (Баланс (Звіт про фінансовий стан) та Звіт про фінансові результати).

Проведений в роботі горизонтальний та вертикальний аналіз активів підприємства та джерел їх утворення дозволив зробити наступні висновки. Аналіз активів КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» за 2017-2019 рр. наведено у таблиці (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Аналіз динаміки та структури активів КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

№	Показник	На кін. звіт. період. 2017р.	На кін. звіт. період. 2018р.	На кін. звіт. період. 2019р.	Відхилення 2017-2018 рр.		Відхилення 2018-2019 рр.	
					абсол., тис. грн.	відносне, %	абсол., тис. грн.	відносне, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Активи підприємства, всього, тис. грн.	152315	513009	1409436	360694	236,81	896427	174,74
2	Необоротні активи, тис. грн.	95810	362488	1067619	266678	278,34	705131	194,53
	% від активів	62,9	70,66	75,75	-	-	-	-
3	Оборотні активи, тис. грн.	56505	150521	341817	94016	166,39	191296	127,09
	% від активів	37,1	29,34	24,25	-	-	-	-
3.1	Матеріальні оборотні активи, тис. грн.	2682	13517	78392	10835	403,99	64875	479,95
	% від оборотних активів	4,74	8,98	22,93	-	-	-	-
3.2	Дебіторська заборгованість, тис. грн.	17870	63890	219288	46020	257,53	155398	243,23
	% від оборотних активів	31,6	42,44	64,15	-	-	-	-

Продовження табл. 2.4

1	2	3	4	5	6	7	8	9
3.3	Грошові кошти та їх еквіваленти, тис. грн.	35689	72727	43836	37038	103,78	-28891	-39,73
	% від оборотних активів	63,16	48,32	12,83	-	-	-	-
3.4	Інші оборотні активи, тис. грн.	264	387	301	123	46,59	-86	-22,22
	% від оборотних активів	0,4	0,26	0,09	-	-	-	-

Загальна вартість активів підприємства за 2017-2019 рр. має тенденцію зростання на 236,81% у 2018 р. та ще на 174,74% у 2019р., що пояснюється збільшенням необоротних та оборотних активів підприємства і може свідчити про розширення господарської діяльності. При цьому, приріст вартості майна здійснювався нерівномірно. Якщо необоротні активи зросли на 194,53%, то оборотні активи - на 127,09% у 2019 р. порівняно з попереднім роком.

Вартість необоротних активів за 2018 р. значно зросла – на 266678 тис. грн. порівняно з минулим роком, що свідчить про здороження вартості основних фондів та їх оновлення. У 2019 р. цей показник зріс ще на 705131 тис. грн. Подібна тенденція збільшення необоротних активів, при умові ефективного їх використанні, може призвести до покращення господарської діяльності та фінансового стану КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», так як необоротні активи впливають на вдосконалення засобів праці, визначають потужність виробничого персоналу та сприяють підвищенню технічної оснащеності.

Вартість оборотних активів підприємства значно зросла за досліджуваний період, загальний приріст склав 285312 тис. грн. Змінилась і структура показника: якщо у 2017 р. основну частку займали гроші та їх еквіваленти (63,16%), то у 2019 р. дебіторська заборгованість склала більше 64% загальної вартості. Відведення коштів у дебіторську заборгованість може призвести до фінансових ускладнень підприємства: нестачі коштів для придбання

виробничих запасів, виплати заробітної плати, розрахунків з бюджетом, позичальниками тощо.

Також спостерігається тенденція збільшення частки матеріальних оборотних активів з 4,74% до 22,93% та зменшення ваги інших оборотних активів у 2018 р. до 0,09%, що може свідчити про економію ресурсів.

Наступним є проведення аналізу пасивів (джерел утворення активів) КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» за 2017-2019 рр.. Результати дослідження наведено у таблиці (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Аналіз динаміки та структури джерел утворення активів КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» 2017-2019 рр.

№	Показник	На кін. звіт. період. 2017р.	На кін. звіт. період. 2018р.	На кін. звіт. період. 2019р.	Відхилення 2017-2018 рр.		Відхилення 2018-2019 рр.	
					абсол., тис. грн.	відносне, %	абсол., тис. грн.	відносне, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Джерела утворення активів, всього тис. грн.	152315	513009	1409436	360694	236,81	896427	174,74
2	Власний капітал, тис. грн.	94379	181712	333629	87333	92,53	151917	83,6
	% від балансу	61,96	35,42	23,68	-	-	-	-
3	Довгострокові зобов'язання і забезпечення, тис. грн.	8	49765	189491	49757	621963	139726	280,8
	% від балансу	0,01	9,7	13,44	-	-	-	-
4	Поточні зобов'язання, тис. грн.	57928	281532	886316	223604	386	604784	214,8
	% від балансу	38,03	54,88	62,88	-	-	-	-
4.1	Кредити банків, тис. грн.	-	-	-	-	-	-	-
4.2	Кредиторська заборгованість, тис. грн.	57928	281532	886316	223604	386	604784	214,8
	% до поточних зобов'язань	100	100	100	-	-	-	-

Загальна вартість джерел утворення активів за 2017-2019 рр. має тенденцію збільшення на 360694 тис. грн. (236,81%) у 2018 р. та ще на 896427 тис. грн. (174,74%) у 2019 р., що говорить про фінансову стійкість та динамічну роботу КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» у досліджуваний період.

Власний капітал підприємства зріс на 87333 тис. грн. (92,53%) у 2018 р., а у 2019 р. на 151917 тис. грн. (83,6%). У КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» спостерігається збільшення показника, тобто балансова вартість його активів перевищує зобов'язання, що свідчить про фінансову незалежність та фінансову стійкість підприємства. Проте, частка власного капіталу в структурі балансу зменшилась з 61,96% до 23,68%, що може бути негативним фактором для розвитку підприємства.

Довгострокові зобов'язання і забезпечення за досліджувані роки на підприємстві сумарно зросли на 189483 тис. грн.: з 8 тис. грн. у 2017 р. до 189491 тис. грн. у 2019 р. Зросла і частка довгострокових зобов'язань в структурі балансу с 0,01% до 13,44%. Подібні зміни можуть бути негативними, оскільки свідчать про утворення в організації заборгованості перед банками, відстрочених пенсійних зобов'язань, інших довгострокових зобов'язань, які у майбутньому необхідно буде погашати, що призведе до зменшення ресурсів підприємства.

Поточні зобов'язання і забезпечення КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» збільшились на 223604 тис. грн. (386%) у 2018 р., а у 2019 р. на 604784 тис. грн. (214,8%). Частка показника в структурі балансу також збільшилась майже в 2 рази: з 28,03% у 2017 р. до 62,88% у 2019 р.

На підприємстві відсутні кредити банків, що є сприятливим фактором та свідчить про самозабезпечення організації.

Кредиторська заборгованість значно зросла: на 223604 тис. грн. (386%) у 2018 р., а у 2019 р. на 604784 тис. грн. (214,8%), що говорить про значу заборгованість підприємства перед постачальниками та підрядниками, а також затримку оплати. Станом на грудень 2019 р. кредиторська заборгованість

досліджуваної організації становила 886317 тис. грн. і перевищувала дебіторську у тому ж періоді на 667028 тис. грн., це є свідченням того, що сума заборгованості підприємства більше за суму, яку йому винні дебітори.

Після аналізу балансу, динаміки та структури активів та джерел їх утворення досліджено показники, що охарактеризують фінансову діяльність КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» більш детально, а саме: платоспроможність (фінансову стійкість), ліквідність, ділову активність та рентабельність підприємства.

Результати аналізу показників наведено в таблиці (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Показники фінансового стану КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

№	Показник	2017 р.	2018 р.	2019 р.
1	2	3	4	5
Аналіз ліквідності підприємства				
1	Коефіцієнт покриття (поточної ліквідності)	0,98	0,53	0,39
2	Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,93	0,49	0,3
3	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,61	0,26	0,05
4	Чистий оборотний капітал, тис. грн.	-1423	-131011	-544499
Аналіз платоспроможності підприємства				
1	Коефіцієнт автономної платоспроможності	0,62	0,35	0,24
2	Коефіцієнт фінансування	1,72	0,55	0,31
3	Коефіцієнт забезпеченості власними об. засобами	-0,025	-1,2	-2,15
4	Коефіцієнт маневреності ВК	-0,015	-0,72	-1,6
Аналіз ділової активності підприємства				
1	Коефіцієнт оборотності активів	0,77	0,3	0,1
2	Коефіцієнт оборотності кредит. заборгованості	6,12	5,05	0,74
3	Коефіцієнт оборотності дебіт. заборгованості	6,5	2,5	0,74
4	Строк погашення дебіт. заборгованості, днів	16	18	26
5	Строк погашення кредит. заборгованості, днів	58	71	485
6	Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів	17,9	6,7	1,64
7	Коефіцієнт оборотності власного капіталу	1,16	0,74	0,4
Аналіз рентабельності підприємства				
1	Коефіцієнт рентабельності активів	0,39	0,22	0,09
2	Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	0,59	0,52	0,36
3	Коефіцієнт рентабельності діяльності	1,14	1,37	1,22
4	Коефіцієнт рентабельності продукції	0,51	0,71	0,88

Коефіцієнт покриття (поточної ліквідності) показує співвідношення оборотних активів підприємства до поточних зобов'язань і забезпечень.

Показник демонструє здатність організації відповідати за поточними зобов'язаннями за допомогою оборотних активів. Тобто, коефіцієнт показує скільки у підприємства є гривень оборотних коштів на кожну гривню поточних зобов'язань. Нормативним є значення в рамках 1-3. Коефіцієнт покриття КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» зменшився більш ніж вдвічі у 2019р. (0,39) порівняно з 2017 р. (0,98), що свідчить про проблемний стан платоспроможності, адже оборотних активів недостатньо для того, щоб відповісти за поточними зобов'язаннями. Подібна тенденція може призвести до зниження довіри до організації з боку кредиторів, постачальників, інвесторів і партнерів. Крім цього, проблеми з платоспроможністю ведуть до збільшення вартості позикових коштів і, як результат, до прямих фінансових втрат.

Коефіцієнт швидкої ліквідності показує здатність організації вчасно погасити свої короткострокові зобов'язання з допомогою високоліквідних активів. Норматив показника є в межах 0.5-1 і вище. На досліджуваному підприємстві коефіцієнт був в межах норми у 2017 р. (0,93), а протягом 2018-2019 рр. спостерігається тенденція різкого спаду показника 0,49 до 0,3 відповідно. Це свідчить про те, грошових і інших ліквідних активів може бути недостатньо для погашення поточних зобов'язань.

Нормативне значення коефіцієнту абсолютної ліквідності коливається в межах від 0,1 до 0,2. Значення коефіцієнту на КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» в 2017-2018 рр. було вище нормативу 0,61 та 0,26 відповідно, що вказує на неефективну стратегію управління фінансовими ресурсами, а в 2019 р. коефіцієнт знизився до 0,05, що є нижче нормативу, в такому випадку є вірогідність, що підприємство не зможе вчасно погасити борги у випадку, якщо термін платежів настане незабаром.

Показник чистого оборотного капіталу показує здатність підприємства розраховуватись зі своїми поточними зобов'язаннями за рахунок поточних активів і, відповідно, є індикатором ліквідності організації. На підприємстві КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» спостерігається тенденція різкого

зменшення показника за досліджувані роки, так у 2019 р. чистий оборотний капітал досяг позначки -544499 тис. грн., що говорить про неспроможність оплати короткострокових фінансових зобов'язань за рахунок оборотних активів організації.

Значення коефіцієнта автономної платоспроможності на досліджуваному підприємстві у 2017 р. становило 0,62, а вже в 2018 р. впало майже вдвічі до 0,35, у 2019 р. показник становив 0,24. Це означає, що КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» станом на 2019 р. було здатне профінансувати лише 24% своїх активів за рахунок власного капіталу.

Значення коефіцієнта фінансування вказує на те, скільки гривень власного капіталу припадає на кожну гривню зобов'язань підприємства. У 2019 р. показник знизився до позначки 0,31, що є стрімким зменшенням порівняно з 2017 р., коли коефіцієнт становив 1,72. Значення коефіцієнта фінансування останні два роки є нижче нормативу (0,67 - 1,5), що свідчить про високий рівень фінансових ризиків.

Нормативним значенням коефіцієнта забезпеченості власними оборотними засобами вважаються значення від 0,1 і вище. На досліджуваному підприємстві відповідний показник є від'ємний і дорівнює -0,025 у 2017 р., -1,2 у 2018р. та -2,15 у 2019 р., що свідчить про значну фінансову залежність КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» від зовнішніх кредиторів. Є ризик, що в умовах погіршення ринкової ситуації організація не зможе продовжити свою діяльність.

Нормативним значенням коефіцієнта маневреності власних коштів вважається значення 0,1 і вище. При аналізі коефіцієнту була зафіксована тенденція різкого спаду показника: -0,015 у 2017 р., -0,72 у 2018 р. та -1,6 у 2019 р. Значення є значно нижчими від нормативу, і показують, що власний капітал і кошти, залучені на довгостроковій основі, спрямовані на фінансування необоротних засобів, в результаті чого, для фінансування оборотних активів,



підприємству необхідно звертатися до позичкових джерел фінансування. Подібна тенденція веде до зниження фінансової стійкості організації.

Показник оборотності активів демонструє ефективність використання активів організації. На підприємстві КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» спостерігається зниження коефіцієнта протягом останніх років: з 0,77 у 2017 р. до 0,1 у 2019 р. Це свідчить про те, що у 2019 р. на кожен гривню залучених коштів було надано послуг на суму 0,1 грн. Організації необхідно працювати в напрямку оптимізації суми активів.

Згідно з дослідженням, на підприємстві значення коефіцієнта оборотності кредиторської заборгованості зменшилось з 6,12 у 2017 р. до 0,74 у 2019 р., що свідчить про ріст покупок у кредит.

На КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» з 2017 р. спостерігається спад коефіцієнта оборотності дебіторської заборгованості з 6,5 до 0,74 у 2019 р., тобто протягом року обсяги надходжень від реалізації жодного разу не можуть вмістити в собі середній залишок боргових прав. Це свідчить про неефективний кредитний контроль з боку досліджуваного підприємства, так як надаючи товар з відстроченням платежу іншим суб'єктам, КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» фактично їх кредитує.

Строк погашення дебіторської заборгованості зріс з 16 днів у 2017 р. до 26 днів у 2019 р., тобто 26 днів знадобилося досліджуваному підприємству для отримання оплати за виконані роботи та надані послуги. Строк погашення кредиторської заборгованості (співвідношення добутку кількості днів у році на середньорічну суму кредиторської заборгованості до собівартості) також зріс, але більш стрімко: з 58 днів у 2017 р. до 485 днів у 2019 р. Це свідчить про те, що компанія стала довше розраховуватися зі своїми постачальниками. Отже, у 2019 р. термін погашення кредиторської заборгованості перевищив термін дебіторської заборгованості на 459 днів, тобто підприємство утримує позики довше, ніж дозволяє це робити своїм боржникам.

Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів – це співвідношення собівартості продукції і середньорічної суми запасів. Відповідно до результатів дослідження показника на КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», спостерігається його значний спад (більш ніж в десять разів) протягом досліджуваного періоду: 17,9 у 2017 р., 6,7 у 2018 р., а у 2019 р. 1,64. Причиною є недостатній обсяг запасів на підприємстві.

Коефіцієнт оборотності власного капіталу є співвідношенням виручки (чистого доходу) до середньорічної суми власного капіталу. Значення коефіцієнта вказує на те, скільки товарів та послуг було продано на кожну гривню залучених від власників коштів. На підприємстві спостерігається негативна тенденція: якщо у 2017 р. було вироблено товарів і надано послуг на суму 1,16 грн. на кожну гривню залучених коштів власників, то вже у 2019 р. на кожну гривню залучених коштів надано послуг лише на 0,4 грн.

Коефіцієнт рентабельності активів є співвідношенням отриманого чистого прибутку (або чистого збитку) до середньорічної суми активів, демонструє ефективність використання активів підприємства для генерації прибутку. На підприємстві спостерігається зменшення коефіцієнта за досліджуваний період: з 0,39 у 2017 р., до 0,09 у 2019 р. Це означає, що в 2019 р. було отримано лише 0,09 гривні чистого прибутку на кожну гривню використаних активів. Рентабельність активів впала з 39% до 9% річних.

Коефіцієнт рентабельності власного капіталу – це співвідношення чистого прибутку підприємства і середньої вартості власного капіталу за цей же період. Цей показник є найбільш важливим для власників та акціонерів, адже дозволяє визначити зростання їх добробуту за аналізований період. На підприємстві КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» відбувається спад коефіцієнта за останні роки: 0,59 у 2017 р., 0,52 у 2018 р. та 0,36 у 2019 р. Це означає, що у 2019 р. на кожну гривню залучених власних коштів було згенеровано 0,36 грн. (36%) прибутку.

Коефіцієнт рентабельності діяльності є співвідношенням чистого прибутку (збитку) підприємства до загальновиробничої собівартості. Показник відображає ефективність роботи організації, яка націлена на отримання прибутку у короткостроковій перспективі, і вказує на якість управлінських рішень, щодо фінансової, операційної та інвестиційної діяльності підприємства. На досліджуваному підприємстві показник нестабільний: у 2017 р. становив 1,14 (114%), у 2018 р. збільшився до 1,37 (137%), а у 2019 р. знову зменшився до позначки 1,22 (122%).

Коефіцієнт рентабельності продукції є співвідношенням чистого прибутку до обсягу продажів, і вказує на обсяг чистого прибутку (виручки підприємства, за вирахуванням операційних витрат, відсотків, податків і іншого), який генерує кожна гривня продажів. На підприємстві КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» значення коефіцієнта становлять: 0,51 (51%) у 2017 р., 0,71 (71%) у 2018 р., 0,88 (88%) у 2019 р. Тобто, спостерігається тенденція збільшення показника. У 2019 р. кожна гривня продажів принесла 0,88 грн. чистого прибутку. Це високий показник, який свідчить про ефективне управління витратами на підприємстві.

За проведеними дослідженнями КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» за 2017-2019 рр. можна зробити наступні висновки: на підприємстві спостерігається тенденція зменшення показників ліквідності підприємства, які вже зараз мають значення нижче норми, що може спричинити до зниження довіри з боку кредиторів, постачальників, інвесторів та партнерів, а також до збільшення вартості позикових коштів і, в наслідку, до прямих фінансових втрат.

Подібна тенденція була зафіксована й при аналізі платоспроможності підприємства. Усі показники за досліджуваний період мають значення нижче нормативу. Станом на 2019 р. підприємство здатне профінансувати лише 24% своїх активів за рахунок власного капіталу. Власний капітал і кошти, залучені на довгостроковій основі, спрямовані на фінансування необоротних засобів, в

результаті чого, організація вимушена звертатися до позичкових джерел фінансування. КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» має значну фінансову залежність від зовнішніх кредиторів. Така тенденція може призвести до зниження фінансової стійкості підприємства й створюється ризик, що в умовах погіршення ринкової ситуації організація не зможе продовжити своє функціонування.

Аналіз ділової активності виявив ряд проблем в організації. Спостерігається різкий спад оборотності дебіторської заборгованості (майже в десять разів за три роки), варіантом вирішення проблеми може стати співпраця з клієнтами на умовах передоплати. Зросли строки погашення кредиторської та дебіторської заборгованостей. Через недостатній обсяг запасів на підприємстві відбувся спад оборотності матеріальних запасів. Спостерігається тенденція різкої зменшення суми наданих послуг за кожну гривню залучених коштів (з 1,16 грн. до 0,4 грн.).

Аналіз рентабельності підприємства показав, що КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» є рентабельним за всіма статтями. А усі виявлені вище проблеми можна вирішати шляхом корегування політики управління фінансами підприємства.

### 2.3. Оцінка та аналіз інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

Для залучення інвестицій в умовах жорсткої конкуренції має значення високий показник інвестиційної привабливості підприємства.

Оцінка інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» здійснювалась на основі викладеної в п.1.3 власно розробленої методики. Відповідно до запропонованої методики, в першу чергу було досліджено показники макро- та мезосередовища організації.

Показник легкості ведення підприємницької діяльності «Doing Business 2020» в Україні оцінений в 70,2 балів із 100 можливих. Усі показники індикаторів України зведенні в єдину таблицю (табл. 2.7) [11, с. 4; 12].

Таблиця 2.7

## Економічний профіль України 2020 р.

№	Розділ	Рейтинг DB 2020 (1-190)	Показник 2020 (0-100)	Показник 2019 (0-100)	Зміни показ ни-ка, %
1	2	3	4	5	6
1	Реєстрація підприємств	61	91,1	91,1	..
1.1	кількість процедур (штук)			6	
1.2	часові затрати (дні)			6,5	
1.3	фінансові затрати (% від доходу на душу населення)			0,5	
1.4	мінімальний статутний капітал (% від доходу на душу населення)			0,0	
2	Отримання дозволів на будівництво (+)*	20	81,1	77,2	+3,9
2.1	кількість процедур (штук)			10	
2.2	часові затрати (дні)			72,5	
2.3	фінансові затрати (% від вартості складу)			4,4	
2.4	індекс якості будівельного контролю (0-15)			12,0	
3	Підключення до системи електрозабезпечення (+)*	128	62,5	59,2	+3,3
3.1	кількість процедур (штук)			5	
3.2	часові затрати (дні)			267	
3.3	фінансові затрати (% від доходу на душу населення)			353,2	
3.4	індекс надійності електропостачання та «прозорості» тарифів (0-8)			7	
4	Реєстрація власності (+)*	61	71,3	70,0	+1,3
4.1	кількість процедур (штук)			7	
4.2	часові затрати (дні)			15	
4.3	фінансові затрати (% від вартості об'єкту нерухомості)			1,7	
4.4	індекс якості системи управління земельними ресурсами (0-30)			16,0	
5	Отримання кредитів (+)*	37	75,0	75,0	..
5.1	індекс рівня захисту кредитних операцій (0-12)			8	
5.2	індекс кредитної інформації (0-8)			7	
5.3	охоплення кредитного реєстру (державний) (% дорослого населення)			2,4	
5.4	охоплення кредитного бюро (приватне) (% дорослого населення)			56,9	

Продовження табл. 2.7

1	2	3	4	5	6
6	Захист міноритарних інвесторів (+)*	45	68,0	66,0	+2
6.1	індекс рівня розголошення інформації (0-10)			9,0	
6.2	індекс відповідальності директорів (0-10)			2,0	
6.3	індекс юридичної відповідальності керівництва (0-10)			6,0	
6.4	індекс прав акціонерів (0-6)			4,0	
6.5	Індекс розвитку структури управління (0-7)			6,0	
7	Оподаткування	65	78,1	79,4	-1,3
7.1	кількість платежів (штук)			5	
7.2	часові затрати (години на рік)			328	
7.3	загальна ставка податків і внесків (% від прибутку)			45,2	
7.4	індекс процедур після подачі звітності та сплати податків (0-100)			86,0	
8	Міжнародна торгівля (+)*	74	80,1	77,6	+2,5
8.1	час на експорт: прикордонний і митний контроль (години)			6	
8.2	вартість експорту: прикордонний і митний контроль (дол. США)			75	
8.3	час на експорт: оформлення документів (години)			66	
8.4	вартість експорту: оформлення документів (дол. США)			192	
8.5	час на імпорт: прикордонний і митний контроль (години)			32	
8.6	вартість імпорту: прикордонний і митний контроль (дол. США)			100	
8.7	час на імпорт: оформлення документів (години)			48	
8.8	вартість імпорту: оформлення документів (дол. США)			162	
9	Забезпечення виконання контрактів (+)*	63	63,6	63,6	..
9.1	часові затрати (дні)			378	
9.2	фінансові затрати (% від суми позову)			46,3	
9.3	індекс якості системи судочинства (0-18)			11,5	
10	Врегулювання питання щодо неплатоспроможності	146	31,4	31,7	-0,3
10.1	коефіцієнт повернення коштів (цент за долар)			9,0	
10.2	часові затрати (роки)			2,9	
10.3	фінансові затрати (% від вартості об'єкта нерухомості)			40,5	
10.4	кінцевий результат процесу (0-1)			0	
10.5	індекс ефективності нормативно-правової бази (0-16)			8,5	
Загалом		64	70,2	69,1	+1,1

\*Примітка. «+» – проведена реформа, що полегшує ведення бізнесу.

Для застосування показника «Doing Business» в методиці, його було переведено у десятибальну шкалу. У результаті уніфікації показник легкості ведення підприємницької діяльності «Doing Business» в Україні становить 7,02 балів.

Одним з найважливіших факторів, що дає можливість оцінити інвестиційну привабливість міста є показник ІКМ, який показує рівень ефективності економічного врядування та мотивації місцевих органів влади до співпраці з бізнес спільнотою.

Згідно з даними Інституту економічних досліджень та політичних консультацій, у 2019-2020 рр. м. Запоріжжя отримало 42,41 бал із 100 можливих та зайняло 22 позицію серед досліджуваних міст. Показники ІКМ м. Запоріжжя зведені у таблиці (табл. 2.8) [15, с. 63-69].

Таблиця 2.8

## ІКМ результати м. Запоріжжя 2019-2020 рр.

№	Компонент (індикатор)	Кількість балів (0-10)	Місце в рейтингу (1-24)
1	2	3	4
1	Започаткування бізнесу	4,94	13
№	Складові компонента	Значення	ср. знач. по країні
1.1	тривалість державної реєстрації бізнесу, дні	6,3	6,1
1.2	тривалість реєстрації змін, що містяться в ЄДР, дні	5,2	3,6
1.3	терміни отримання дозвільних документів у сфері будівництва, дні	22,6	37,2
1.4	час від реєстрації до першої операції з продажу товарів чи послуг, дні	44,5	32,1
1.5	допомога або консультації при заповненні чи поданні документів, % респондентів	70,6	70,7
1.6	проблеми під час проходження процедури реєстрації бізнесу, % респондентів	13,8	8,8
2	Доступ до публічного майна	2,67	24
2.1	наявність прав власності або оренди на земельну ділянку, % респондентів	25	30
2.2	тривалість оформлення прав власності або оренди на земельну ділянку, дні	278	72,4
2.3	оцінка доступності інформації про землю комунальної власності, % респондентів	15,1	18,1
2.4	оцінка доступності інформації про муніципальну нерухомість, % респондентів	28,1	29,2
3	Прозорість та відкритість даних	5,76	12
3.1	оцінка доступності інформації про бюджет, регуляторні акти та закупівлі	22,2	17,3
4	Вартість дотримання законодавства	6,38	16

Продовження табл. 2.8

1	2	3	4
4.1	дотримання законодавства в часовому вимірі, дні	5,4	4
4.2	дотримання законодавства в грошовому вимірі, % річного доходу	3,2	3,7
4.3	частота проходження перевірок, раз на рік	0,5	0,7
4.4	тривалість проходження перевірок, дня	8	5
5	Податки та збори	3,89	17
5.1	обсяг податків та зборів (з ЄСВ), % річного доходу	30,3	26,8
5.2	обтяжливність адміністрування: витрати часу на сплату податків та зборів, дні	65,3	59
5.3	місцеві податки та збори як перешкода для бізнесу, % респондентів	19,6	20,4
5.4	поширеність податкових пільг, % респондентів	2,4	3,6
6	Неформальні платежі та корупція	4,09	19
6.1	«неофіційні витрати» при взаємодії з представниками міської влади, % респондентів	11,1	9,9
6.2	поінформованість про впровадження міською владою конкретних антикорупційних заходів, % респондентів	30,0	31,8
7	Безпека ведення бізнесу	3,62	22
7.1	поширеність тіньової економіки, % респондентів	43,2	45,1
7.2	втрати внаслідок злочинів, % респондентів	17,2	14,3
7.3	втрати внаслідок злочинів, % річного доходу	15,4	10,8
7.4	поширеність рейдерства, % респондентів	3,7	2,5
7.5	витрати на безпеку та захист бізнесу, % річного доходу	3,1	2,7
8	Лідерство міської влади	3,64	21
1.1	Вимір 1. Підтримка розвитку бізнесу:	4,78	16
8.1.1	ставлення представників міської влади до приватного бізнесу «добре», «дуже добре», % респондентів	12,4	20
8.1.2	підтримка міською владою нового бізнесу, % респондентів	28,6	38,3
8.1.3	підтримка міською владою існуючого бізнесу, % респондентів	28,2	35,5
8.2	Вимір 2. Публічно-приватний діалог	2,51	23
8.2.1	консультації з бізнесом при прийнятті регуляторних актів, % респондентів	6,6	7,4
8.2.2	залучення бізнесу до розробки стратегічних документів на рівні міста, % респондентів	2,6	6,5
9	Ресурси для розвитку	4,32	15
9.1	Вимір 1. Людські ресурси	5,13	20
9.1.1	висока якість робочої сили, яку пропонує місцевий ринок праці, % респондентів	6,7	7,6
9.1.2	висока якість професійно-технічної освіти працівників, % респондентів	10	10
9.1.3	недостатня підготовка робочої сили, % респондентів	62,9	60,7
9.1.4	брак робочої сили, % респондентів	71,8	70
9.2	Фінансові та інфраструктурні ресурси	4,27	7
9.2.1	фінансова підтримка від міської влади, % респондентів	1,4	1,2



Закінчення табл. 2.8

1	2	3	4
9.2.2	брак фінансових ресурсів, % респондентів	73,8	77,8
9.2.3	тривалість підключення до міської інфраструктури, дні	165	85
9.3	Вимір 3. Інфраструктура підтримки бізнесу	3,55	14
9.3.1	отримання консультацій міською владою, % респондентів	11,6	11
9.3.2	діяльність центрів підтримки бізнесу, % респондентів	29,2	32,6
9.3.2	членство в бізнес-клубах та асоціаціях, % респондентів	13,7	11,5
10	Підтримка інновацій	3,10	22
10.1	співпраця з науковими установами або технологічними компаніями для розвитку бізнесу, % респондентів	18,1	18,9
10.2	підтримка місцевих інноваційних програм міською владою, кількість балів із 5 можливих	1,65	1,91
10.3	участь у кластерах міста, % респондентів	0,5	2,1
Всього		42,41	22

м. Запоріжжя належить до групи міст із низьким ІКМ. Це пояснюється браком кваліфікованої робочої сили, низьким попитом споживачів, складністю законодавства, політичними ризиками, корупцією міської ради, близькість розташування до зони ООС тощо.

Після проведення уніфікації, зведення показника до десятибальної шкали, показник ІКМ м. Запоріжжя отримало значення в 4,24 бали із 10 можливих.

Відповідно до даних центра Разумкова, найвагоміша частина приватних інвестицій надходить до таких галузей економіки як: промисловість, оптова та роздрібна торгівля, операції з нерухомим майном, фінансова та страхова діяльність, інформація та телекомунікація тощо. Що стосується аеропортової галузі, найчастіше інвестування відбувається з боку держави, місцевих бюджетів та залучених кредитних коштів.

Відсутність інвестування та достатнього фінансування галузі призвели до того, що майже всі регіональні аеропорти цивільної авіації потребують значних капіталовкладень для модернізації та доведення до міжнародних вимог аеродромів, капремонту аеровокзалів, оновлення обладнання та закупівлі спецтехніки.

Завдяки Державній цільовій програмі розвитку аеропортів на період до 2023 р., обсяг фінансування якої становить 8697,3 млн. грн., сьогодні відбувається модернізація сімнадцяти аеропортів по всій Україні. У рамках програми залучаються кошти приватних інвесторів.

Проте, сьогодні спостерігається криза галузі цивільної авіації у всьому світі через глобальну пандемію, яка викликана спалахом коронавірусної інфекції COVID-19.

Так, за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту IATA (The International Air Transport Association) кількість пасажирів у 2020 р. становитиме лише 30% від пасажиропотоку 2019 р. для поїздок до, з або всередині Європи [44].

А відповідно до досліджень Європейської організації з безпеки повітряної навігації EUROCONTROL існує три прогнози відновлення авіаперевезень в Європу: оптимістичний, песимістичний та реалістичний (рис. 2.5) [45].

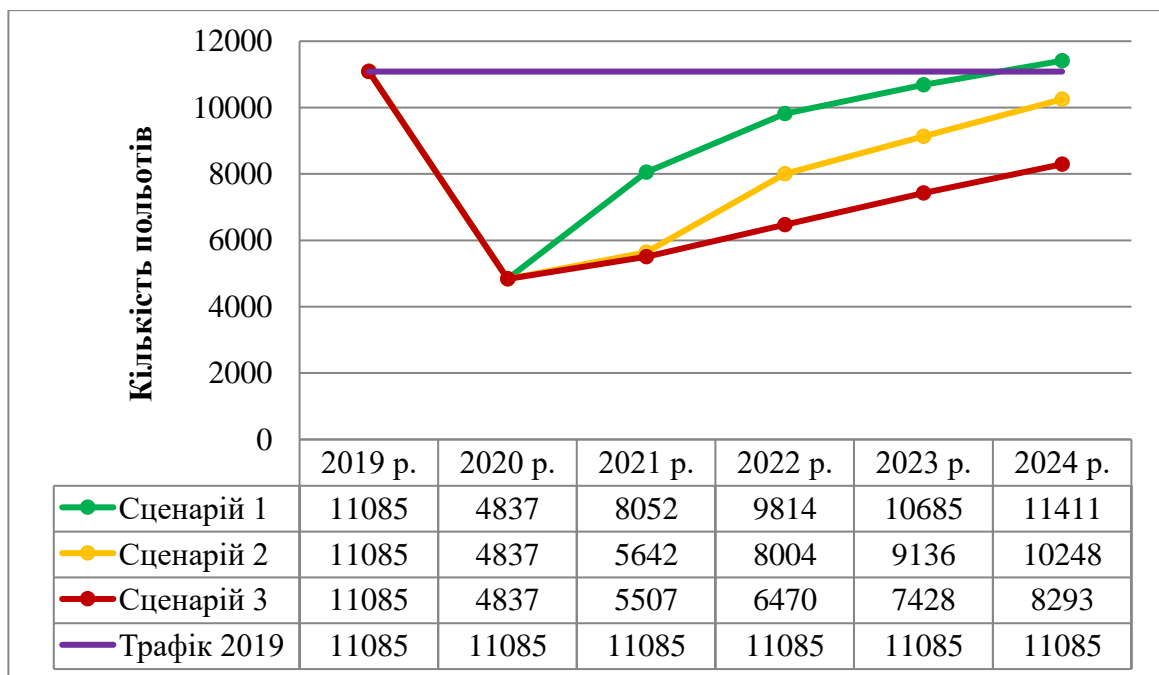


Рис. 2.5. Прогнози організації EUROCONTROL щодо відновлення трафіку авіаперевезень

Сценарій №1 – оптимістичний, згідно з яким трафік рівня 2019 р. відновиться до 2024 року, при умові, що дієва вакцина від COVID-19 буде доступною до літа 2021 р.

Сценарій №2 – реалістичний, він є найбільш вірогідним і відповідно до нього трафік рівня 2019 р. відновиться до 2026 року, якщо вакцина від COVID-19 буде широкодоступною до літа 2022 р.

Сценарій №3 – песимістичний, коли трафік рівня 2019 р. не повернеться до 2029 р. через неефективність вакцини.

Таким чином, беручи до уваги все вищевикладене та на основі власних міркувань, показнику «Рівень розвитку галузі» була надана оцінка в 4 бали із 10 можливих.

Наступною групою показників, яку було досліджено в рамках запропонованої методики, були показники мікрорівня: ліквідність та рентабельність підприємства, його платоспроможність та ділова активність, а також ділова репутація та імідж керівництва. Для цього був проведений аналіз фінансового стану підприємства, результати якого наведені в Таблиці 2.8.

Усі показники ліквідності підприємства мають значення нижче нормативу, більш того, спостерігається тенденція їх подальшого зменшення, що свідчить про неефективне управління фінансовими ресурсами.

Подібна тенденція була зафіксована й при аналізі показників платоспроможності. КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» здатне профінансувати лише 24% своїх активів за рахунок власного капіталу, підприємство має значну фінансову залежність від зовнішніх кредиторів.

Аналіз ділової активності виявив ряд проблем в організації: різкий спад оборотності активів, а також кредиторської та дебіторської заборгованостей (при значному рості строків їх погашення), відбувся спад оборотності матеріальних запасів та власного капіталу.

Аналіз рентабельності показав, що підприємство є рентабельним за всіма статтями: рентабельність активів (9%), власного капіталу (36%), продукції (88%) та діяльності (122%).

Тобто, при аналізі фінансового стану підприємства було виявлено ряд проблем, проте вони не є критичними, а вирішити їх можна шляхом корегування політики управління фінансами підприємства. Також були виявлені й позитивні результати оцінки фінансового стану КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» - показники рентабельності підприємства.

За результатами дослідження фінансових показників, КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» було отримано оцінку фінансового стану в 40 балів із 60 можливих.

Далі була досліджена ділова репутація та імідж керівництва. Посаду керівника підприємства займає Дубревський Олексій Юрійович, проте засновником КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» є територіальна громада м. Запоріжжя в особі Запорізької міської ради. Тож доцільніше розглянути репутацію та імідж голови міської ради - Буряка Володимира Володимировича.

Відповідно до досліджень аналітичного порталу «Слово і діло», станом на вересень 2020 р. міський голова Володимир Буряк дав 92 обіцянки (у тому числі передвиборчі програмні), з яких виконав 44 (48%) (серед яких будівництво нового терміналу запорізького аеропорту), провалив 19 (21%) та ще 29 (31%) у процесі реалізації, і з такими результатами займає 12 місце серед мерів України [46].

За результатами рейтингу іншого інформаційного порталу, політичного журналу «Корреспондент», Володимир Буряк посів 11 місце в рейтингу міських голів 2020 р., отримавши оцінку в 3,56 балів [47].

На основі вищевикладених матеріалів та взявши до уваги власні міркування, ділова репутація та імідж керівництва КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» була оцінена в 5,75 балів із 10 можливих.

Результати оцінки всіх показників наведено нижче (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

Результати оцінки інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

№	Найменування показника		Отриманий бал
1	2		3
1	Мезо- та макрорівень	Показник країни «Doing Business»	7,02
2		Показник ІКМ міста	4,24
3		Рівень розвитку галузі	4
4	Мікрорівень	Фінансовий стан підприємства:	40
5		1) ліквідність підприємства;	
6		2) платоспроможність підприємства;	
7		3) ділова активність підприємства;	
8	4) рентабельність підприємства		
8		Ділова репутація та імідж керівництва	5,75
Всього			61,01

Таким чином, інвестиційна привабливість КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» складає 61,01 балів із 100 можливих, що означає середній ступінь інвестиційної привабливості (див. табл. 1.10) і пояснюється низкою факторів, серед яких: низький показник ІКМ міста, який викликаний нестачею кваліфікованої робочої сили, політичними ризиками, корупцією міської влади, низьким попитом споживачів тощо; низький рівень розвитку галузі, що більшою мірою спричинено коронавірусною інфекцією COVID-19; неефективна фінансова політика підприємства, яка призвела до низьких показників фінансового стану підприємства; невисокий рівень ділової репутації та іміджу керівництва.

## Висновки до розділу 2

Запорізький аеропорт є одним з основних підприємств транспортної інфраструктури, що обслуговує східні та південно-східні регіони України, в яких проживає понад 4 млн. осіб. Існуючий трафік обслуговуються українськими та зарубіжними авіакомпаніями, що виконують регулярні та чартерні рейси по внутрішніх і міжнародних напрямках. Проте, з березня 2020 р. ряд авіакомпаній тимчасово призупинили льотну програму через спалах хвороби COVID-19, який спричинив закриття міжнародних кордонів.

У зв'язку з тим, що аеропорт вимагав модернізації та більш сучасного технічного переоснащення, з 2015 р. за ініціативою власника – Запорізької міської влади, та в рамках Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р., на КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» відбувається будівництво нового терміналу з більш високою пропускною здатністю й оснащенням його сучасним обладнанням. Сьогодні підприємство знаходиться в стадії реалізації інвестиційного проекту з комплексної реконструкції, розширення та технічного оснащення. Інвестиції розподіляються на 5 рр., основне фінансове навантаження припадає на 2018-2022 рр. Загальна кошторисна вартість проекту складає 1084 млн. грн.

Проблемою для досліджуваного підприємства є відсутність приватних інвестицій, так як фінансування проекту повністю здійснюється за рахунок коштів бюджету м. Запоріжжя та власних коштів організації.

Для залучення інвестицій в умовах жорсткої конкуренції має значення високий показник інвестиційної привабливості підприємства. У роботі оцінка інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» здійснювалась на основі викладеної в п.1.3 власно розробленої методики. Згідно з якою, у першу чергу було досліджено показники макро- та мезосередовища організації.

У 2020 р. Україна зайняла 64 місце в рейтингу країн «Doing business», отримавши 70,2 бали із 100 можливих. Відповідно до дослідження, основними слабкими місцями держави є: складність процедури отримання дозволів на будівництво об'єктів та їх підключення до системи електрозабезпечення, труднощі реєстрації власності та отримання кредитів, проблеми зі захистом міноритарних інвесторів та забезпеченням виконання контрактів, а також складнощі зі врегулюванням питання щодо неплатоспроможності підприємства тощо. Таким чином, показник легкості ведення бізнесу «Doing Business» в Україні було оцінено в 7,02 балів.

Далі було досліджено «Індекс конкурентоспроможності міст України» (ІКМ), який дав можливість оцінити інвестиційну привабливість та бізнес-клімат у м. Запоріжжі. У 2020 рр. м. Запоріжжя посіло 22 сходинку в рейтингу. Згідно з дослідженням, місто належить до групи міст із низьким ІКМ, а основними перешкодами для ведення бізнесу та залучення інвестицій в запорізький бізнес стали: високі податки, брак кваліфікованої робочої сили, низький попит споживачів, брак фінансових коштів, складність законодавства, політичні ризики, корупція міської ради, складні процедури отримання дозвільних документів на здійснення певних видів господарської діяльності тощо. Таким чином, показник ІКМ м. Запоріжжя отримало значення в 4,24 бали із 10 можливих.

Що стосується аеропортової галузі, майже всі регіональні аеропорти цивільної авіації потребують значних капіталовкладень для модернізації аеродромів (штучне покриття, доведення аеродрому до міжнародних вимог ІКАО/ЕАSА), капремонту аеровокзалів, оновлення аеродромного обладнання та закупівлі спецтехніки тощо. Великим кроком для розвитку галузі стала «Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 р.», в рамках якої обсяг інвестицій становить 8697,3 млн. грн..

Проте, через глобальну пандемію, яка викликана спалахом коронавірусної інфекції COVID-19, сьогодні спостерігається криза галузі

цивільної авіації у всьому світі. Так, наприклад, кількість пасажирів у 2020 р. становить лише 30% від пасажиропотоку 2019 р. для поїздок до, з або всередині Європи. А відповідно до прогнозів Європейської організації з безпеки повітряної навігації EUROCONTROL відновлення авіаперевезень в Європу відбудеться у найкращому випадку до 2024 р., а у найгіршому не відновиться навіть до 2029 р.

Враховуючи всі переваги та недоліки сучасного становища аеропортової галузі та галузі цивільної авіації, показник «Рівень розвитку галузі» у роботі було оцінено в 4 бали із 10 можливих.

Наступним кроком оцінки інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» було проведено аналіз його поточного фінансового стану, адже для утримання стабільної тенденції розвитку фінансово-господарської діяльності підприємства, в умовах постійного загострення конкурентної боротьби, необхідно достовірно оцінювати його фінансовий стан.

За даними фінансової звітності 2017-2019 рр. на підприємстві спостерігається тенденція зменшення показників ліквідності, які вже зараз мають значення нижче норми, що у майбутньому може спричинити до зниження довіри з боку кредиторів, постачальників, інвесторів та партнерів, а також до збільшення вартості позикових коштів і, в наслідку, до прямих фінансових втрат.

Подібна тенденція була зафіксована й при аналізі платоспроможності підприємства. Усі показники за досліджуваний період мають значення нижче нормативу. Станом на 2019 р. підприємство здатне профінансувати лише 24% своїх активів за рахунок власного капіталу. Власний капітал і кошти, залучені на довгостроковій основі, спрямовані на фінансування необоротних засобів, в результаті чого, організація вимушена звертатися до позичкових джерел фінансування. КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» має значну фінансову залежність від зовнішніх кредиторів. Така тенденція може призвести до



зменшення ресурсів підприємства у майбутньому, зниження його фінансової стійкості й створюється ризик, що в умовах погіршення ринкової ситуації організація не зможе продовжити своє функціонування.

Аналіз ділової активності виявив ряд проблем в організації. Спостерігається різкий спад оборотності дебіторської заборгованості (майже в десять разів за три роки), варіантом вирішення проблеми може стати співпраця з клієнтами на умовах передоплати. Зросли строки погашення кредиторської та дебіторської заборгованостей. Через недостатній обсяг запасів на підприємстві відбувся спад оборотності матеріальних запасів. Спостерігається тенденція різкої зменшення суми наданих послуг за кожну гривню залучених коштів.

Аналіз рентабельності організації показав, що підприємство є рентабельним за всіма статтями.

На основі результатів дослідження фінансових показників КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», його фінансовий стан було оцінено в 40 балів із 60 можливих.

Далі було, згідно з методикою, було досліджено ділову репутацію та імідж керівництва, а саме голови міської ради, адже досліджуване підприємство є комунальним, а засновником КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» є територіальна громада м. Запоріжжя в особі Запорізької міської ради.

Відповідно до досліджень аналітичного порталу «Слово і діло», станом на вересень 2020 р. міський голова Володимир Буряк зайняв 12 місце серед мерів України, а за результатами рейтингу іншого інформаційного порталу, політичного журналу «Корреспондент», він посів 11 місце в рейтингу міських голів 2020 р., отримавши оцінку в 3,56 балів із 10 можливих.

На основі вищевикладених матеріалів та власних міркувань, показник ділової репутації та іміджу керівництва КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» було оцінено в 5,75 балів.

Отже, на основі запропонованій власно розробленій методики оцінки інвестиційної привабливості комунальних підприємств було проведено аналіз

КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя». Згідно з результатами дослідження, інвестиційна привабливість організації складає 61,01 балів із 100 можливих. Середній ступінь інвестиційної привабливості запорізького аеропорту пояснюється низкою факторів, серед яких:

- низький показник ІКМ міста, який викликаний нестачею кваліфікованої робочої сили, політичними ризиками, корупцією міської влади, низьким попитом споживачів тощо;
- низький рівень розвитку галузі, що більшою мірою спричинено глобальною пандемією COVID-19;
- неефективна фінансова політика підприємства; невисокий рівень ділової репутації та іміджу керівництва.

## РОЗДІЛ 3

### НАПРЯМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ КП «МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ ЗАПОРІЖЖЯ»

#### 3.1. Стратегія підвищення інвестиційної привабливості підприємства

Визначення рівня інвестиційної привабливості не є кінцевою метою для організації, що прагне отримати інвестиції. Необхідна розробка та впровадження стратегії та заходів із підвищення інвестиційної привабливості підприємства, які спрямовуються на залучення нових інвесторів та на покращення умов інвестування.

Інвестиційна стратегія - це система довгострокових цілей інвестиційної діяльності, а також вибір найефективніші шляхів їх досягнення. Стратегія починається з визначення мети діяльності підприємства.

Метою діяльності КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» є отримання прибутку від виконання робіт інженерно-технічним і комерційним комплексом для прийняття та відправлення повітряних суден з забезпеченням авіаперевезень технічними, технологічними, механічними та автоматичними засобами обслуговування пасажирів, обробки багажу та вантажів [48, с.2].

Існує безліч видів інвестиційних стратегій підприємства, основні з них наведені нижче (табл. 3.1).

*Таблиця 3.1*

Види інвестиційних стратегій підприємства та їх особливості

№	Класифікаційна ознака	Вид стратегії	Характеристика
1	2	3	4
1	За масштабом розроблення	Генеральна стратегія	Забезпечує досягнення стратегічних цілей
		Допоміжна, підтримуюча	Необхідні для досягнення генеральної стратегії

Продовження табл. 3.1

1	2	3	4
2	За об'єктами розміщення капіталу	Стратегія реального інвестування	Стратегія капітального інвестування (реконструкція, модернізація, будівництво нових об'єктів тощо). Стратегія інноваційного інвестування в нематеріальні активи (придбання патентів, ноу-хау, ліцензій, товарних знаків тощо). Стратегія інерційного зростання (при завершенні інвестиційного проекту або при ліквідації підприємства)
		Стратегія фінансового інвестування	Розміщення вільного капіталу в різноманітні фінансові інструменти, найчастіше - цінні папери
3	За цілями формування інвестиційного прибутку	Інвестиційна стратегія прибутку	Забезпечення швидкої поточної віддачі від інвестицій
		Інвестиційна стратегія зростання	Забезпечення високих темпів зростання ринкової вартості підприємства (для підприємств із стабільним фін. станом)
4	За характером участі в інвестиційному процесі	Стратегія прямого інвестування	Пряма участь інвестора у виборі об'єктів інвестування і розміщення капіталу
		Стратегія непрямого інвестування	Розміщення капіталу інвестором через фінансових посередників
5	За схемами фінансування інвестиційних проектів	Стратегія акціонування	Для втілення масштабних проектів при галузевій чи регіональній диверсифікації інвестиційної діяльності організації
		Стратегія повного самофінансування	Фінансування виключно за рахунок власних ресурсів (внутрішні джерела підприємства)
		Стратегія кредитного фінансування	Для реалізації невеликих короткострокових проектів з високою нормою прибутковості інвестицій
		Стратегія лізингу	У разі нестачі власних фінансових ресурсів чи високій ставці кредиту для втілення інвестиційних проектів по модернізації чи реконструкції організації
6	За рівнем інвестиційного ризику	Консервативна інвестиційна стратегія	Формування інвестиційного портфелю з мінімальним рівнем інвестиційного ризику
		Помірна інвестиційна стратегія	Формування інвестиційного портфелю середньогалузевим рівнем ризику
		Агресивна інвестиційна стратегія	Формування портфелю для одержання максимального поточного прибутку незалежно від рівня інвестиційного ризику

Двох абсолютно однакових стратегій не існує, так як будь-яка стратегія, обрана конкретним підприємством, завжди має індивідуальний характер, бо

формується і впроваджується під впливом багатьох чинників, які враховують особливості діяльності організації, галузі функціонування, місця локації тощо.

Сьогодні КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» не має стратегії, що може призвести до труднощів функціонування організації в майбутньому, так як інвестиційна діяльність підприємства в довгостроковому періоді не може здійснюватися без певної стратегії. Саме тому її розробка є однією з найважливіших задач менеджменту підприємства.

Стратегія підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» має бути гнучкою та адаптивною через інтенсивність змін чинників зовнішнього середовища, так як: по-перше, досліджуване підприємство є комунальним, що спричиняє пряму залежність від держави та міста локації організації; по-друге, сама інвестиційна привабливість підприємства формується під впливом факторів макро- та мезорівня, та, відповідно її рівень може зростати або спадати зі зміною значення показників.

Також при створенні та реалізації Стратегії підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» необхідно брати до уваги стратегії та проекти розвитку й інвестування країни, міста, галузі, які можуть взаємодоповнювати одна одну.

У 2017 р. урядом була схвалена «Стратегія сталого розвитку України до 2030 р.», яка ґрунтується на аналізі прогалин політики, законодавчих актів і програм у восьми сферах діяльності: економіка, соціальна політика, природокористування та охорона довкілля, сільське господарство, енергетика, транспорт, регіональний і місцевий розвиток, освіта та наука [49, с.5].

Метою Стратегії є забезпечення високого рівня та якості життя населення України, створення сприятливих умов для діяльності нинішнього та майбутніх поколінь та припинення деградації природних екосистем шляхом впровадження нової моделі економічного зростання [49, с.7].

Відповідно до Стратегії сталого розвитку України до 2030 р. було виділено сім стратегічних цілей (табл. 3.2) [49, с. 9-21].

Таблиця 3.2

## Стратегічні цілі Стратегії сталого розвитку України до 2030 р.

Стратегічна ціль	Оперативна ціль
Стратегічна ціль №1 Сприяння інклюзивному збалансованому економічному зростанню та життєстійкій інфраструктурі	Операційна ціль 1.1. Сприяти тривалому інклюзивному збалансованому економічному зростанню, повній і продуктивній зайнятості та гідній праці для всіх
	Операційна ціль 1.2. Створити життєстійку інфраструктуру, сприяти інклюзивному енергоефективному та інноваційному промислового розвитку
Стратегічна ціль 2 Забезпечення сталого галузевого та регіонального розвитку	Операційна ціль 2.1. Сприяти сталому розвитку агропромислового комплексу
	Операційна ціль 2.2. Забезпечити доступ до низьковуглецевих джерел енергії та підвищити ефективність їх використання
	Операційна ціль 2.3. Забезпечити сталий розвиток регіонів на основі збереження нац. культурних цінностей і традицій
Стратегічна ціль 3 Подолання бідності та скорочення нерівності, зокрема гендерної	Операційна ціль 3.1. Подолати бідність
	Операційна ціль 3.2. Скоротити нерівність
	Операційна ціль 3.3. Забезпечити гендерну рівність
Стратегічна ціль 4 Забезпечення охорони громадського здоров'я, благополуччя та якісної освіти в безпечних і життєстійких населених пунктах	Операційна ціль 4.1. Забезпечити охорону громадського здоров'я та сприяти благополуччю для всіх у будь-якому віці
	Операційна ціль 4.2. Забезпечити інклюзивну та справедливу якісну освіту і сприяти можливостям навчатися впродовж усього життя для всіх
	Операційна ціль 4.3. Зробити міста та населені пункти інклюзивними, безпечними та збалансованими
Стратегічна ціль 5 Забезпечення переходу до моделей збалансованого споживання і виробництва, управління природними ресурсами	Операційна ціль 5.1. Забезпечити перехід до моделей збалансованого споживання та виробництва
	Операційна ціль 5.2. Забезпечити інтегроване управління водними ресурсами і доступ до санітарії для всіх
	Операційна ціль 5.3. Вжити невідкладних заходів для боротьби зі зміною клімату та їх наслідками
Стратегічна ціль 6 Збереження наземних і морських екосистем та сприяння збалансованому використанню їхніх ресурсів	Операційна ціль 6.1. Забезпечити збереження, відновлення та збалансоване використання наземних і внутрішніх прісноводних екосистем та їхніх екосистемних послуг
	Операційна ціль 6.2. Забезпечити збалансоване використання та захист морських і прибережних екосистем
	Операційна ціль 6.3. Мінімізувати деградацію природних середовищ існування та припинити втрати біологічного та ландшафтного різноманіття
Стратегічна ціль 7 Забезпечення безпеки та доступу до правосуддя, створення підзвітних та інклюзивних інституцій	Операційна ціль 7.1. Сприяти мирним та інклюзивним спільнотам для сталого розвитку та забезпечити безпеку держави
	Операційна ціль 7.2. Забезпечити доступ до правосуддя і захист прав для всіх
	Операційна ціль 7.3. Створити ефективні, підзвітні та інклюзивні інституції на всіх рівнях

Кожна операційна ціль передбачає виконання системи завдань. Аеропортова галузь також зазначається в даній Стратегії, наприклад, завдяки Державній цільовій програмі розвитку аеропортової галузі до 2023 р. будуть частково виконанні наступні завдання:

- при виконанні завдання «Підвищити рівень зайнятості населення до 70% у 2030 р. за рахунок створення нових робочих місць» передбачається створення не менше 1 тис. робочих місць;

- при виконанні завдання «Розвивати якісну інфраструктуру, включаючи регіональну й транскордонну та приділяючи особливу увагу забезпеченню недорогого і рівноправного доступу до неї для всіх» планується збільшення загального пасажиропотоку до рівня 24,3 млн. пасажирів (до 2023 р.); збільшення пропускної спроможності аеропортів удвічі, зменшення часу на наземне обслуговування кожного повітряного судна до 35-40 хвилин; розвиток неавіаційної діяльності аеропортів до 40% загальних доходів аеропортів; збільшення частки перевізників «лоу-кост» до 30% загального ринку авіаційних перевезень.

Захід «Домогтися підвищення продуктивності в економіці шляхом диверсифікації, технічної модернізації, створення стимулів, у тому числі податкових, для інноваційної діяльності та збільшення кількості робочих місць» буде реалізований у рамках Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р., у межах якої передбачається збільшення обсягу виробництва конкурентоспроможної продукції авіаційної промисловості у 3-5 разів.

У грудні 2017 р. Міською радою м. Запоріжжя було затверджено Стратегію розвитку м. Запоріжжя до 2028 р., основною метою якої є вирішення проблем місцевого розвитку, насамперед, відновлення та збереження довкілля міста, безпечного для життя; підвищення конкурентоспроможності економіки; розвиток туризму; підвищення якості життя мешканців, шляхом залучення інвестицій і згуртування громади навколо ідеї сталого розвитку міста [50, с.4].

Структура стратегічних напрямів та цілей Стратегії розвитку м. Запоріжжя має наступний вигляд (рис. 3.1) [50, с.19].



Рис. 3.1. Структура стратегічних напрямів та цілей Стратегії розвитку м. Запоріжжя до 2028 р.

Обрані стратегічні напрями взаємопов'язані між собою та визначають основні сфери функціонування міста в цілому, на яких необхідно концентрувати зусилля для досягнення позитивних результатів розвитку, підвищення конкурентоспроможності та залучення інвестицій у м. Запоріжжя.

Розвиток м. Запоріжжя як потужного логістичного центру передбачає розбудову повітряного сполучення, тому в рамках виконання стратегічної цілі С.1. «Зручна, гендерно чутлива система транспортного сполучення» передбачається виконання оперативної цілі С1.1 Розвиток інфраструктури КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».



Так як важливою складовою розвитку транспортної доступності міста є Запорізький міжнародний аеропорт, подальший розвиток якого спрямований на збільшення внутрішніх та міжнародних авіап перевезень (табл. 3.3) [50, с.47].

Таблиця 3.3

Проект розвитку інфраструктури КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

№	Показник	Зміст
1	2	3
1	Сфери реалізації проектів	будівництво та реконструкція об'єктів інфраструктури аеропорту Запоріжжя: розширення можливостей злітнопосадкової смуги, покращення комфорту для пасажирів, розвиток доп. наземної інфраструктури; залучення нових авіакомпаній і туристичних фірм
2	Результати досягнення цілі	збільшено пасажиропотік і поліпшено рівень обслуговування пасажирів; забезпечено належний рівень авіаційної безпеки
3	Індикатори реалізації	підвищення пропускнуої спроможності аеропорту
4	Відповідальний	виконавчі органи міської ради; КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»
5	Джерела фінансування	за рахунок усіх джерел фінансування, не заборонених чинним законодавством України
6	Термін реалізації	2018-2028

Вищевказана ціль буде здійснена за допомогою Міської цільової програми «Забезпечення належної та безперебійної роботи КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» та Міської цільової програми «Про вирішення невідкладних проблемних питань КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».

Розпорядженням Кабінету міністрів України ухвалена «Авіаційна транспортна стратегія України на період до 2030 р.», так як розвинена авіаційна галузь сприяє підвищенню інвестиційної привабливості країни, окремого регіону чи міста і розширенню можливостей для діяльності на відповідній території міжнародних компаній. Її метою є розвиток авіаційної галузі, створення сучасної авіаційної транспортної інфраструктури, реалізація авіаційного транзитного потенціалу України, підвищення доступності авіап перевезень для широких верств населення, сприяння вільній конкуренції та

лібералізації ринку авіатранспорту (рис. 3.2) [51, с. 2-4].



Рис. 3.2. Завдання Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 р.

Стратегія формується та реалізується органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, регуляторними органами та всіма учасниками авіатранспортного ринку [51, с. 3]. Згідно з Стратегією, існує три сценарії впливу залучених інвестицій на авіаційну галузь України: базовий (табл. 3.4), реалістичний (табл. 3.5) та оптимістичний (табл. 3.6) [51, с. 22].

Таблиця 3.4

Базовий сценарій впливу залучених інвестицій на авіаційну галузь

Базовий сценарій	2016	2020	2025	2030
1	2	3	4	5
кількість пасажирів, млн. пасажирів	13	20	27	36
обсяг інвестицій (власні та залучені кошти), млн. грн.	616	616	616	616
прогноз річних доходів аеропортів, млрд. грн.	5	7	10	15
прогноз річних доходів авіакомпаній, млрд. грн.	19*	30	41	53
оціночний кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни**, млрд. грн.	75	114	159	212
оцінка росту кількості робочих місць в авіації, тис робочих місць	44	69	94	122

\*Примітка. Дані за 2015 р..

\*\*Примітка. Попередня оцінка від зростання доходів аеропортів, торгівлі, туризму.

Відповідно до базового сценарію, кількість пасажирів у 2030 р. становитиме 36 млн. пасажирів; обсяг інвестицій залишиться на рівні 2016 р. – 616 млрд. грн.; річні доходи аеропортів зростуть до 15 млрд. грн., а авіакомпаній до 53 млрд. грн.; кумулятивний вплив на щорічний ВВП України дійде до позначки 212 млрд. грн.; кількість робочих місць у сфері авіації збільшиться до 122 тис.

Таблиця 3.5

## Реалістичний сценарій впливу залучених інвестицій на авіаційну галузь

Реалістичний сценарій	2016	2020	2025	2030
1	2	3	4	5
кількість пасажирів, млн. пасажирів	13	24	44	71
обсяг інвестицій (власні та залучені кошти), млн. грн.	616	8 956	6 556	616
прогноз річних доходів аеропортів, млрд. грн.	5	8	15	25
прогноз річних доходів авіакомпаній, млрд. грн.	19*	30	41	53
оціночний кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни**, млрд. грн.	75	137	253	408
оцінка росту кількості робочих місць в авіації, тис робочих місць	44	83	152	245

\*Примітка. Дані за 2015 р..

\*\*Примітка. Попередня оцінка від зростання доходів аеропортів, торгівлі, туризму.

При здійсненні реалістичного сценарію в авіаційну галузь у 2020 р. надійдуть інвестиції в розмірі 8956 млн. грн., у 2025 р. 6556 млн. грн., а у 2030 р. 616 млн. грн.; кількість пасажирів збільшиться до 71 млн.; річні доходи аеропортів зростуть до 25 млрд. грн., а авіакомпаній до 53 млрд. грн.; кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни становитиме 408 млрд. грн.; кількість робочих місць в авіаційній сфері збільшиться до 245 тис. місць.

Таблиця 3.6

## Оптимістичний сценарій впливу залучених інвестицій на авіаційну галузь

Оптимістичний сценарій	2016	2020	2025	2030
1	2	3	4	5
кількість пасажирів, млн. пасажирів	13	24	48	100
обсяг інвестицій (власні та залучені кошти), млн. грн.	616	8 956	20 493	4 616

Продовження табл. 3.6

1	2	3	4	5
прогноз річних доходів аеропортів, млрд. грн.	5	8	17	35
прогноз річних доходів авіакомпаній, млрд. грн.	19*	36	73	151
оціночний кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни**, млрд. грн.	75	137	279	575
оцінка росту кількості робочих місць в авіації, тис. робочих місць	44	83	167	345

\*Примітка. Дані за 2015 р..

\*\*Примітка. Попередня оцінка від зростання доходів аеропортів, торгівлі, туризму.

Згідно з оптимістичним сценарієм, у 2030 р. кількість пасажирів зросте майже у десять разів з 13 млн. до 100 млн. пасажирів; обсяг інвестицій досягне позначки 4616 млн. грн.; річні доходи аеропортів України становитимуть 35 млрд. грн., а авіакомпаній 151 млрд. грн.; кумулятивний вплив на щорічний ВВП України збільшиться до 575 млрд. грн., а кількість робочих місць дійде до позначки в 345 тис. робочих місць.

Проте, можна зробити припущення, що через глобальну пандемію COVID-19 значення показників значно зміняться в меншу сторону.

Відповідно до Міської цільової програми «Забезпечення належної та безперебійної роботи КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» від грудня 2019 р. заплановано вирішення наступних стратегічних цілей (табл. 3.7) [52].

Таблиця 3.7

#### Стратегічні та операційні цілі КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

Стратегічна ціль	Операційна ціль
1	2
Стратегічна ціль 1 Забезпечення авіаперевезень згідно міжнародних вимог	1.1 Капітальний ремонт злітно-посадкової смуги (ШЗПС)
	1.2 Реконструкція Павільйону-накопичувача (приміщення для обслуговування пасажирів на внутрішніх авіалініях)
	1.3 Капітальний ремонт будівлі аеровокзалу по підсиленню деформованих конструкцій
	1.4 Будівництво пасажирського терміналу та обслуговуючих споруд
	1.5 Будівництво зовнішніх мереж водопостачання
	1.6 Капітальний ремонт аеродромних покриттів
	1.7 Капітальний ремонт повітряної лінії електропередачі

## Продовження табл. 3.7

Стратегічна ціль 2 Заходи для попередження актів незаконного втручання в діяльність аеропорту	2.1 Огородження та система технічного нагляду і контролю доступу по периметру охоронної зони обмеженого доступу
Стратегічна ціль 3 Проведення заходів для підготовки та проходження сертифікаційної перевірки	3.1 Технічне переоснащення та реконструкція радіотехнічних засобів навігації та посадки аеродромного комплексу
	3.2 Реконструкція системи світлосигнального обладнання аеродрому

При цьому орієнтовні обсяги фінансування Програми становлять більше 1,5 млрд. грн. та розподіляються наступним чином (табл. 3.8) [52].

Таблиця 3.8

Орієнтовані обсяги та джерела фінансування програми «Забезпечення належної та безперебійної роботи КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

	Обсяг фінансування, всього	За роками виконання, тис. грн.			
		2017	2018	2019	2020
1	2	3	4	5	6
Бюджет міста	1082567,233	53513,684	277338,287	601715,262	150000,00
Державний бюджет	-	-	-	-	-
Обласний бюджет	-	-	-	-	-
Інші джерела	419499,711	5272,725	28870,658	385356,328	-
Усього	1502066,944	58786,409	306208,945	987071,59	150000,00

Слід зауважити, що фінансування Програми відбувається за рахунок бюджету міста та інших джерел (власні та запозичені кошти організації), це пояснюється комунальною формою власності досліджуваного підприємства.

Таким чином, серед діючих факторів і резервів підвищення інвестиційної привабливості в роботі було виділено та детально досліджено: політичні, економічні, соціальні, інформаційні, екологічні тощо на рівні країни та міста; фактори галузевого впливу, а також фінансово-економічні та репутаційні показники КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя». Ретельний аналіз яких показав, що інвестиційна привабливість досліджуваного підприємства знаходиться на середньому рівні та потребує доопрацювань. Саме тому

авторами запропонована Стратегія підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», яка враховує всі вищевказані фактори, що здійснюють прямий вплив на рівень привабливості організації.

Метою Стратегії є забезпечення високого рівня інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» для збереження та зміцнення його позицій на українському та європейському ринках, гармонійний розвиток підприємства, як складової частини національної транспортної системи України, та його подальша інтеграція до світової авіатранспортної мережі.

Запропонована Стратегія підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» передбачає втілення наступних стратегічних цілей у рамках діяльності підприємства:

- інтеграція КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» у систему провідних українських транзитних аеропортів;
- розвиток інфраструктури для забезпечення задоволеності клієнтів, пасажирів та гостей аеропорту;
- зміцнення фінансового стану підприємства.

Оскільки досліджуване підприємство є комунальним, у Стратегії рекомендується здійснення стратегічних цілей на рівні країни та міста:

- зміцнення показників України в рейтингу «Doing business»;
- підвищення рівня ІКМ м. Запоріжжя.

Деякі із запропонованих цілей частково реалізуються у рамках вищезазначених програм: Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р., Стратегії сталого розвитку України до 2030 р., Стратегії розвитку м. Запоріжжя до 2028 р., Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 р., а також Міської цільової програми «Забезпечення належної та безперебійної роботи КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» та Проекту розвитку інфраструктури КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».

Тобто, запропонована Стратегія підвищення інвестиційної привабливості

КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» взаємодоповнює вищезазначені Програми та Стратегії.

Отже, інвестиційна стратегія - це система довгострокових цілей інвестиційної діяльності, результатом якої є залучення нових інвесторів та покращення умов інвестування. При розробці Стратегії підвищення інвестиційної привабливості комунального підприємства необхідно ретельно дослідити та врахувати особливості стратегічних й операційних цілей і задач державних, регіональних, місцевих та галузевих стратегій, програм, проектів.

Так як сьогодні КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» не має Стратегії підвищення інвестиційної привабливості, в роботі запропонована власно розроблена Стратегія, метою якої є забезпечення високого рівня інвестиційної привабливості досліджуваного підприємства для збереження та зміцнення його позицій на українському та європейському ринках, гармонійний розвиток організації, як складової частини національної транспортної системи України, та подальша інтеграція запорізького аеропорту до світової авіатранспортної мережі.

Запропонована Стратегія підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» передбачає втілення таких стратегічних цілей:

- інтеграція запорізького аеропорту в систему провідних українських транзитних аеропортів;
- розвиток інфраструктури для забезпечення задоволеності клієнтів, пасажирів та гостей аеропорту;
- зміцнення фінансового стану організації;
- зміцнення показників України в рейтингу «Doing business»;
- підвищення рівня ІКМ м. Запоріжжя.

### 3.2. Технологія реалізації стратегії забезпечення інвестиційної привабливості підприємства

Про розробці Стратегії підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» були сформовані основні стратегічні цілі, шляхом реалізації яких є виконання відповідних операційних цілей. Для здійснення операційних цілей у роботі розроблені системи організаційно-економічних заходів і завдань, за допомогою яких відбудеться забезпечення процесу реалізації інвестиційної стратегії підприємства. Тобто, технологія реалізації запропонованої Стратегії на підприємстві КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» схематично має наступний вигляд (рис. 3.3).

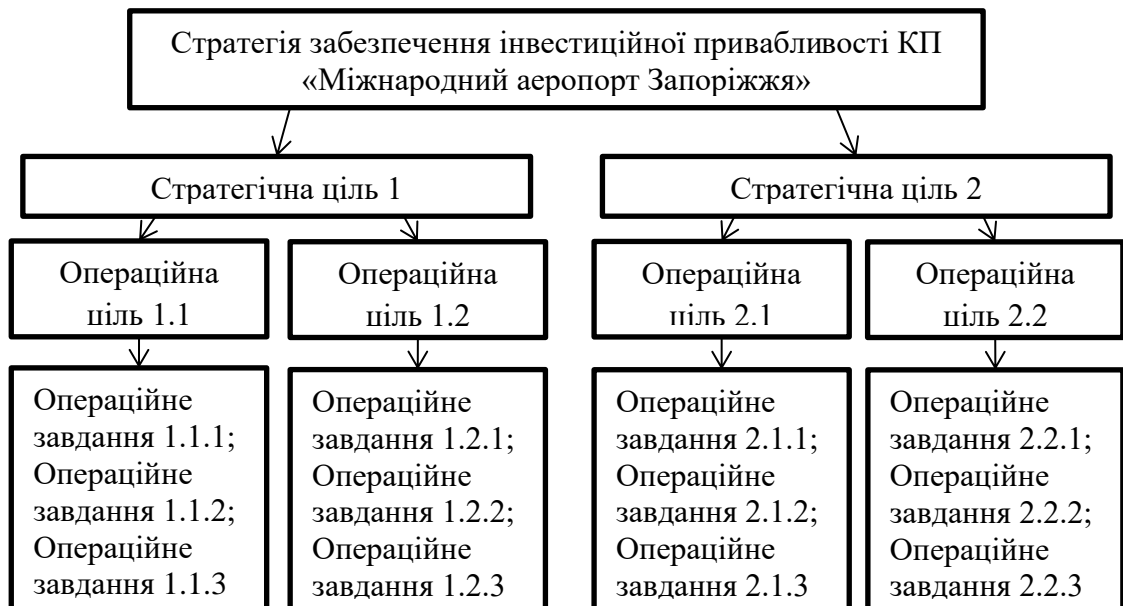


Рис. 3.3. Схема технології реалізації Стратегії підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

Перша виділена стратегічна ціль - це Інтеграція запорізького аеропорту в систему провідних українських транзитних аеропортів, таких міжнародних аеропортів, як: «Бориспіль», «Київ» (Жуляни) та «Львів» (рис. 3.4).



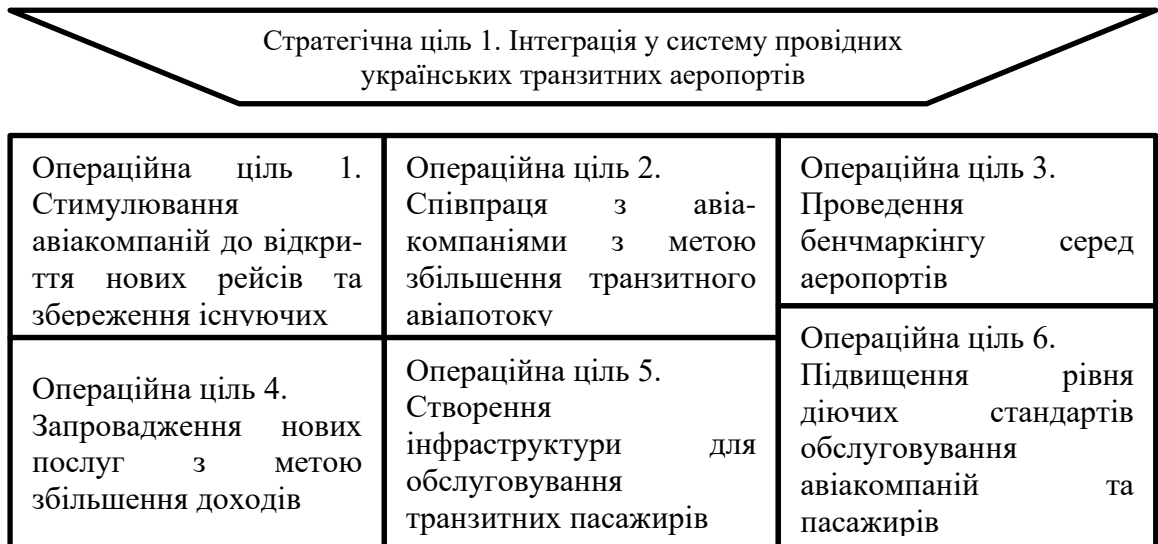


Рис. 3.4. Стратегічна ціль 1 у рамках Стратегії підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

У рамках впровадження цієї стратегічної цілі необхідно здійснити шість операційних цілей та запровадити низку заходів, серед яких стимулювання авіакомпаній до відкриття нових рейсів та збереження існуючих, а також співпраця з ними для збільшення трансферного потоку. Як зазначалось у п.2.2 до глобальної пандемії в запорізькому аеропорті планувалось розширення співробітництва з авіакомпанією Wizz Air шляхом збільшення кількості чартерних та регулярних рейсів за європейським напрямом. Тому, при відкритті міжнародних кордів та послаблення карантинних меж необхідно відновити та вдосконалити умови домовленості з цією та іншими авіакомпаніями.

Для інтеграції КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» у систему провідних європейський аеропортів слід систематично проводити його співставлення з еталонними аеропортами, тобто здійснювати бенчмаркінг, виявляти свої переваги й недоліки та сильні й слабкі сторони конкурентів, в результаті чого впроваджувати позитивний досвід функціонування інших підприємств.

Для втілення наступних операційних цілей - запровадження нових послуг з метою збільшення доходів та створення інфраструктури для обслуговування

транзитних пасажирів також необхідно виконати ряд операційних задач, серед яких:

- запровадження послуги зберігання багажу;
- відкриття при аеропортовому готелі додаткової послуги – душ для клієнтів (при бронюванні номеру в готелі до 4-х годин та для гостей без розміщення);
- створення належних умов у бізнес-залах: українська та закордонна свіжа преса з актуальними новинами; безкоштовний чай, кава та безалкогольні напої; кімната для паління; окрема кухня; безкоштовний wi-fi; стаціонарні комп'ютери з виходом до мережі Інтернет; принтери, сканери, факси, копіювальні пристрої;
- модернізація кімнат матері та дитини;
- наявність банкоматів, терміналів та обмінних пунктів на території аеропорту;
- впровадження послуги пріоритетного обслуговування: персональний супровід співробітника аеропорту, обслуговування без черги на окремій стойці, індивідуальний трансфер до чи від літака, очікування вильоту в бізнес залі.
- збільшення кількості та модернізація номерів в аеропортовому готелі;
- забезпечення належних умов для комфортного перебування пасажирів та гостей аеропорту з обмеженими можливостями (наявність кнопок викликів, пандусів, окремих кабін в туалетах, безкоштовних паркувальних місць, світлової та звукової інформуючої сигналізації ліфтів та підйомників тощо).

У рамках здійснення операційної цілі «Підвищення рівня діючих стандартів обслуговування авіакомпаній та пасажирів» планується виконання таких завдань:

- вдосконалення системи реєстрації на рейс через офіційний сайт

Запорізького аеропорту;

- запровадження поступового переходу квитків, посадкових талонів та інших перевізних документів з печатного формату на електронний;
- вдосконалення автоматизованої системи бронювання місця і тоннажу через офіційний сайт запорізького аеропорту та за допомогою телефонного, мобільного зв'язку;
- впровадження спеціалізованих автоматів самообслуговування для бронювання місця і тоннажу на рейс;
- здійснення оголошень на території аеропорту не лише на українській та англійських мовах, а й мовою країни, з/до якої виконується рейс.

Наступною запропонованою стратегічною ціллю є розвиток інфраструктури для забезпечення задоволеності клієнтів, пасажирів та гостей КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» (рис. 3.5).

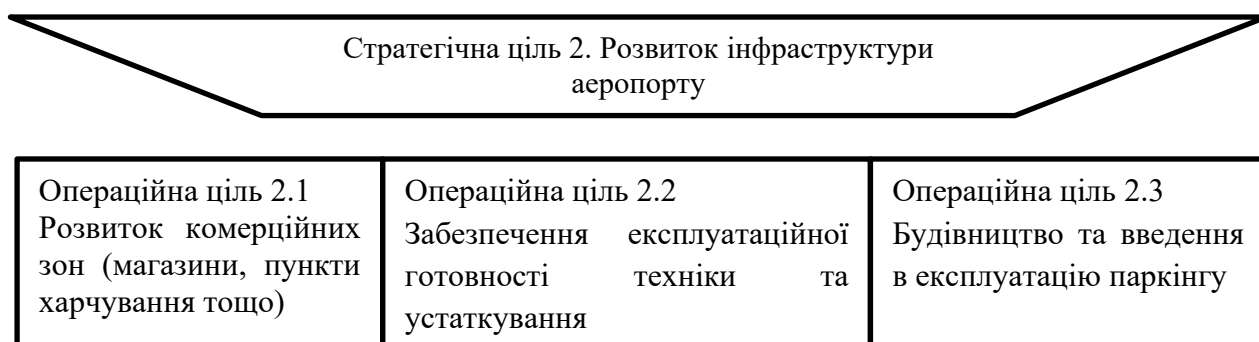


Рис. 3.5. Стратегічна ціль 2 у рамках Стратегії підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

Операційна ціль «Розвиток комерційних зон» передбачає виконання наступних операційних завдань:

- відкриття пункту ПЛР-тестування пасажирів на COVID-19;
- створення цілодобової дитячої кімнати (ігрової зони);
- збільшення кількості магазинів безмитної торгівлі (дьюті-фрі);
- збільшення пунктів харчування: кафе та ресторанів;
- відкриття аптечного пункту та пункту пакування багажу;

- впровадження послуги оренди автомобіля.

Для втілення наступної операційної цілі «Забезпечення експлуатаційної готовності техніки та устаткування» потребується впровадити заходи:

- сертифікація обладнання: забезпечення авіаційної безпеки; радіотехнічного; пошукового та аварійно-рятувального; світлосигнального та метеорологічного обладнання аеродромів;
- сертифікація авіаційних паливно-мастильних матеріалів та спеціальних рідини;
- сертифікація автоматизованих систем управління технологічними процесами запорізького аеропорту;
- проведення комплексу протипожежних заходів;
- забезпечення якісного обслуговування на пероні та місцях стоянок повітряних суден тощо.

Останньою в рамках стратегічної цілі «Розвиток інфраструктури аеропорту» є операційна ціль «Будівництво та введення в експлуатацію паркінгу» відповідно до якої пропонується здійснити будівництво багаторівневого підземного паркінгу та введення його в експлуатацію на території запорізького аеропорту.

Третьою стратегічною ціллю є покращення фінансового стану підприємства для збільшення прибутку та підвищення конкурентоздатності послуг на українському на європейському ринках (рис. 3.6).

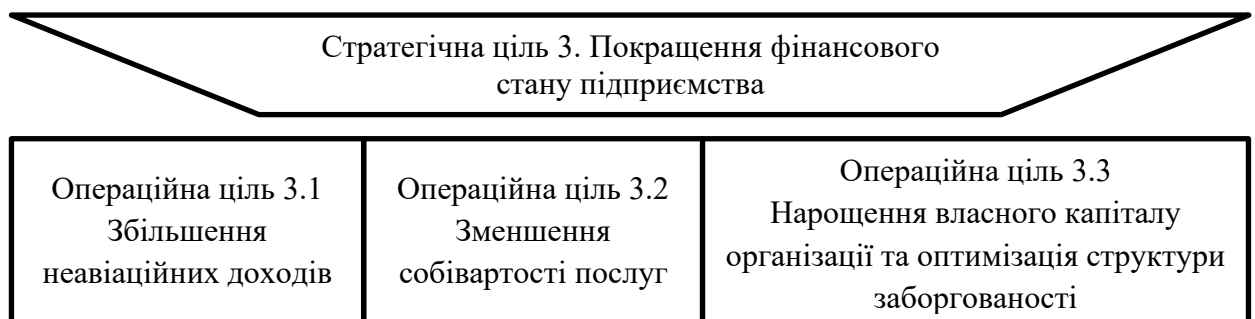


Рис. 3.6. Стратегічна ціль 3 у рамках Стратегії підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

Операційна ціль 3.1 передбачає збільшення неавіаційних доходів та може буде втілена за допомогою попередніх операційних цілей «Розвиток комерційних зон» та «Запровадження нових послуг», в рамках яких планується задача в оренду аеропортових площ під відкриття нових магазинів, пунктів харчування, пункту пакування багажу, а також збільшення кількості номер в аеропортовому готелі, запровадження послуги зі зберігання багажу тощо.

Для зменшення собівартості послуг слід здійснити заходи:

- впровадження сучасних технологій (наприклад, шляхом ведення в експлуатацію нового терміналу, що прискорить пасажиропотік та зменшить витрати на надання аеровокзальних послуг);
- зменшення витрат на використання енергії різних видів;
- збільшення продуктивності праці співробітників аеропорту;
- впровадження аутсорсингу;
- зменшення вартості закупівель та налагодження прозорих конкурсних умов при закупівлях шляхом впровадження прозорої системи електронних закупівель.

Слід зазначити, що зниження собівартості послуг не має спричинити погіршення їх якості.

Здійснення операційної цілі 3.3 «Нарощення власного капіталу організації та оптимізація структури заборгованості» може відбутися за допомогою збільшення резервного капіталу, шляхом накопичення доходів у ході виробничо-господарської діяльності КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».

Так як організація є відкритою системою, на яку впливають зовнішні чинники, наступною стратегічною ціллю для підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» є зміцнення показників України в рейтингу «Doing business» (рис. 3.7).

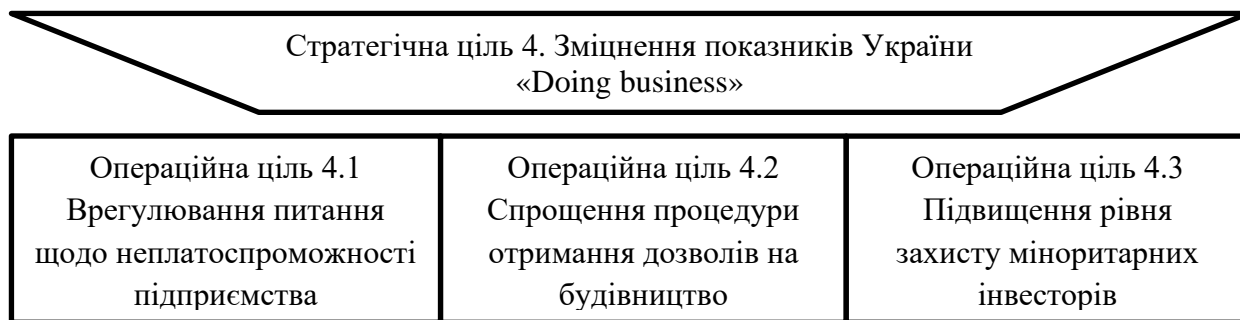


Рис. 3.7. Стратегічна ціль 4 у рамках Стратегії підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

Стратегічна ціль 4 включає в себе три операційні цілі, які передбачають виконання ряду завдань.

Операційна ціль 4.1 «Врегулювання питання щодо неплатоспроможності підприємства» включає наступні завдання:

- зменшення часових та фінансових затрат, пов’язаних з процедурою визнання суб’єкта господарювання банкрутом;
- захист майнових інтересів кредиторів, шляхом забезпечення справедливого і пропорційного розподілу серед кредиторів майнової маси боржника;
- створення належних умов для відновлення платоспроможності підприємства шляхом запровадження дієвих механізмів реструктуризації заборгованості за допомогою залучення інвесторів, обміну боргів на акції або частки у статутному капіталі боржника після порушення справи про банкрутство;
- підвищення вимог до кваліфікації арбітражних керуючих;
- впровадження реальної відповідальності арбітражних керуючих, керуючих санацією та ліквідаторів за дії або бездіяльність, що завдали шкоди боржнику, кредиторам чи іншим особам.

Операційна ціль 4.2 «Спрощення процедури отримання дозволів на будівництво» складається з наступних завдань:

- зменшення кількості процедур, часових та фінансових затрат, необхідних для будівництва об'єкту, включаючи отримання ліцензій та дозволів, проведення необхідних заходів та інспекцій, а також підключення до комунальних мереж;
- диджиталізація та розвиток Єдиної державної електронної системи у сфері будівництва шляхом впровадження єдиної бази даних для всіх державних установ, пов'язаних з містобудуванням;
- наділення низових адміністрацій та місцевого самоврядування правом надавати адміністративні послуги у сфері будівництва (сьогодні це робить Державна сервісна служба містобудування).

Наступна операційна ціль 4.3 «Захист міноритарних інвесторів» буде досягнута шляхом вирішення завдання - впровадження реальної відповідальності та створення належних умов для можливості акціонерам переслідувати у судовому порядку чиновників та керівників підприємств за посадові проступки, перевищення чи зловживання посадовим становищем, що призвело до завдання шкоди організації або інвестору тощо.

Останньою, але не менш важливою, стратегічною ціллю рамках Стратегії підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» є підвищення рівня ІКМ м. Запоріжжя (рис. 3.8).

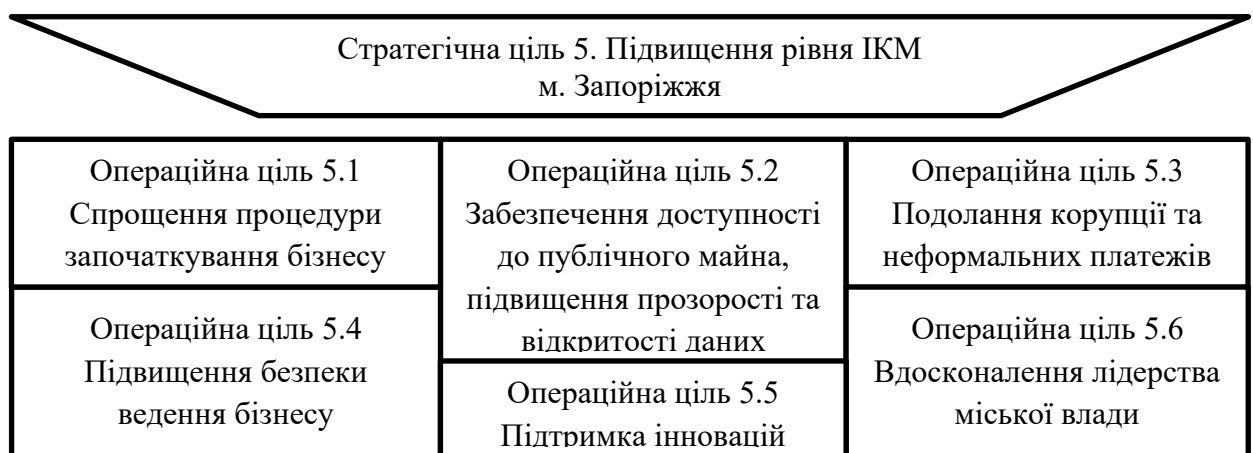


Рис. 3.8. Стратегічна ціль 5 у рамках Стратегії підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

У рамках здійснення цієї стратегічної цілі необхідно реалізувати шість операційних цілей, для втілення яких слід впровадити ряд заходів, що наведені нижче:

- підвищення якості та доступності консультаційних послуг при відкритті бізнесу, зокрема через розширення можливостей консультаційних послуг у ЦНАПах;
- забезпечення прозорого доступу до інформації щодо наявності земель комунальної власності, які ще можуть бути використані під забудову, зокрема через офіційний веб-сайт міської ради;
- забезпечення прозорого доступу до інформації про муніципальну нерухомість, зокрема через офіційний веб-сайт міської ради;
- регулярне проведення аналізу обтяжливості місцевих податків і зборів та їхнього впливу на місцевий бізнес;
- створення та забезпечення функціонування необхідних елементів системи боротьби з корупцією на місцевому рівні (антикорупційної гарячої лінії);
- регулярне поширення інформації про заходи з протидії та запобігання корупції з метою інформування суб'єктів підприємницької діяльності;
- підвищення рівня поінформованості суб'єктів господарювання щодо доброчесності ведення бізнесу;
- забезпечення співпраці з правоохоронними органами з метою підвищення рівня безпеки в місті в цілому, адже рівень злочинності впливає також на безпеку ведення бізнесу;
- залучення підприємців до розробки місцевих документів (стратегій, планів, програм тощо) та консультацій щодо регуляторних актів;
- проведення аналізу потреб місцевого бізнесу щодо забезпечення кадрами;
- забезпечення підтримки інноваційних проектів у рамках програм



фінансової підтримки підприємництва в містах тощо.

Отже, реалізація Стратегії підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» відбуватиметься поступово. Стратегічні цілі поділяються на операційні цілі, які, в свою чергу, передбачають виконання ряду завдань та заходів. Тобто, для здійснення розробленої Стратегії необхідно втілити систему завдань на державному, місцевому рівнях, а також безпосередньо у межах діяльності підприємства.

### 3.3. Розробка та обґрунтування інвестиційної пропозиції

Державна підтримка (повне або часткове фінансування за рахунок коштів державного та/або місцевих бюджетів) для втілення інвестиційного проекту надається виключно при наявності та державної реєстрації інвестиційної пропозиції.

Відбір інвестиційних пропозицій та проектів, для отримання державної підтримки, здійснюється на конкурсній основі на підставі даних Державного реєстру інвестиційних проектів та проектних (інвестиційних) пропозицій, а також експертних висновків за результатами проведення оцінки їх економічної ефективності.

Оцінка економічної ефективності інвестиційного проекту та пропозиції проводиться центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері економічного розвитку.

Взагалі, формування інвестиційної пропозиції є одним з етапів розроблення інвестиційного проекту. Інвестиційна пропозиція - це результат техніко-економічного дослідження інвестиційних можливостей, на підставі яких приймається рішення про реалізацію інвестиційного проекту, оформлений у вигляді пропозиції щодо ініціювання інвестиційного проекту.

Інвестиційна пропозиція «Будівництво пасажирського терміналу та обслуговуючих споруд КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» на вул.

Блакитна, 4 у Шевченківському районі м. Запоріжжя» станом на квітень 2017 р. розміщена офіційному сайті Інвестиційного порталу Запорізької області та має наступний вигляд (табл. 3.9) [53; 54].

Таблиця 3.9

Інвестиційна пропозиція «Будівництво пасажирського терміналу та обслуговуючих споруд КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

№	Категорія	Характеристика
1	2	3
1	Короткий опис інвестиційного проекту	Метою проекту є покращення експлуатаційних показників аеропорту, підвищення його конкурентоспроможності, збільшення пасажиропотоку та обсягу вантажів, забезпечення якості та безпеки послуг на рівні міжнародних стандартів
2	Термін реалізації	2-3 роки (початок 2017 року, кінець 2020 року)
3	Продукт, послуга	КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» надає послуги обслуговування повітряного транспорту авіакомпаній, які організовують та перевозять пасажирів, пошту та вантажі; обслуговування пасажирів; спеціально-рятувальні роботи
4	Структура власності підприємства	Комунальне підприємство. Засновник – територіальна громада м. Запоріжжя в особі Запорізької міської ради
5	Огляд ринку	Клієнтами, пасажирями запорізького аеропорту є мешканці та гості Запорізької, Дніпропетровської, Донецької та Херсонської областей. Аеропорт виконує регулярні та чартерні рейси за внутрішніми та міжнародними напрямками. Основні напрямки польотів: Київ, Мінськ, Анталія, Стамбул, Шарм-Ель-Шейх. Планується відкриття рейсів до Тунісу та Ізраїлю. Аеропорт розташований на однаковій відстані від європейського та азіатського ринків авіаперевезень. Зручний як транзитний аеропорт на далеких рейсах з Європи до Азії
6	Вартість проекту	Загальна вартість приблизно 100 млн. дол. США; вартість реконструкції аеродрому - 75 млн. дол. США; вартість будівництва нового терміналу - 25 млн. дол. США
7	Деталі необхідних інвестицій	– відновлення, реконструкція та зміцнення злітно-посадкової смуги - 25 млн. дол. США (2017-2018 рр.); – реконструкція та розширення руліжних доріжок - 13 млн. дол. США (2017-2018 рр.); – реконструкція покриття фартуха, його розширення для розміщення повітряних суден типу Boeing - 737-800 - 14 млн. дол. США (2017-2018 рр.); – будівництво та реконструкція технологічних споруд - 10 млн. дол. США (2018-2020 рр.); – встановлення нового освітлювального обладнання - 2 млн. дол. США (2018-2019 рр.);

Продовження табл. 3.9

1	2	3
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- повна заміна радіоапаратури для посадки повітряних суден - 3,4 млн. дол. США (2017-2019 рр.);</li> <li>- ремонт існуючого та будівництво нового пасажирського терміналу - 25 млн. дол. США (2017-2018 рр.);</li> <li>- реконструкція та часткова заміна зовнішніх та внутрішніх інженерних мереж та комунікацій - 5,6 млн. дол. США (2019-2023 рр.);</li> <li>- проектування нового вантажного терміналу та інших допоміжних споруд - 2 млн. дол. США (2019-2023 рр.)</li> </ul>
8	Спосіб залучення інвестицій	Будь-яка форма інвестування, усі джерела фінансування, не заборонені чинним законодавством України
9	Рентабельність проекту	5-10%
10	Термін окупності проекту	13-15 рр.
11	Місце розташування	Аеропорт знаходиться в Запорізькій області, яка має вигідне економіко-географічне положення. Запорізька область: площа - 27183 км <sup>3</sup> (4,5% території України); населення - 1785000 чоловік (4,0% населення України). м. Запоріжжя: населення - 760000 чоловік
12	Площа	Площа забудови - 99,31 га; площа озеленення - 43,96 га; площа нового аеродромного покриття - 5,8 га; площа забудови нового терміналу - 4500 м <sup>2</sup> .
13	Доступ до транспортної інфраструктури	Відстань до міста - 13,0 км; відстань до траси Харків - Сімферополь - 6,0 км; відстань до траси Запоріжжя - Донецьк - 300 м; відстань від залізниці Харків - Сімферополь - 250,0 м; відстань до залізничної вантажної станції - 5,0 км; відстань до річкового порту - 18,0 км.
14	Рівень готовності проекту	Завершено експертизу проекту, експертний звіт направлено на розгляд до відповідних міністерств
15	Доступ до ресурсів та послуг	Природний газ - 800000 м <sup>3</sup> . Договір поставки – АТ «Запоріжгаз». Електрична потужність - 8000000 кВт. Договір поставки - ПрАТ «Київ-Дніпропетровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» та ПАТ «Запоріжжяобленерго»
16	Наявність та якість робочої сили	Кількість працівників - 274. Усі спеціалісти пройшли навчання та мають відповідні сертифікати. Кількість вищих навчальних закладів області - 11, у тому числі спеціалізованих - 3. Кількість коледжів в області - 71, у тому числі спеціалізованих - 2. Середня зарплата по області - 6 125,0 грн. Середнє безробіття в регіоні - 9,8%.

## Закінчення табл. 3.9

17	Екологічні обмеження вимоги та	Вплив будівельного проекту на навколишнє середовище в межах законодавства, проект пройшов державну експертизу. Без обмежень.
18	Основні переваги проекту; привілеї та заохочення інвесторів для	Підвищення попиту на авіаційні перевезення з аеропорту на 10-15% на рік; тимчасове працевлаштування (на період будівництва 1-2 років) близько 200 чоловік; створення нових робочих місць після завершення проекту; зростання прибутків підприємства; зростання доходів аеропорту і за рахунок цього зростання відрахувань до Державного та міського бюджетів в середньому до 20% на рік; Інтереси інвесторів: – пільги при сплаті місцевих податків і зборів; – преференції щодо придбання нерухомості та набуття прав користування землею в регіоні; – преференції щодо участі в більш прибуткових комерційних проектах; – проект «Реконструкція аеродрому та будівництво нового терміналу КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» може стати частиною більш масштабного проекту, такого як: створення мультимодального логістичного центру вантажних перевезень на базі аеропорту Запоріжжя тощо
19	Контактна особа по інвестиційному проекту	Головний інженер: Селюков Олександр Володимирович Телефон: +38(061)721-43-64; +38(061)721-45-31 Факс: +38(061)721-45-31 e-mail: Airport_ZP@comint.net Поштова адреса: 69013, м. Запоріжжя, вул. Блакитна, 4

Таким чином, згідно з Інвестиційною пропозицією «Будівництво пасажирського терміналу та обслуговуючих споруд КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», метою проекту є: збільшення пасажиропотоку КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»; підвищення рівня якості обслуговування клієнтів, пасажирів та гостей аеропорту; підвищення рівня безпеки аеропорту, залучення більшої кількості авіакомпаній-партнерів; поліпшення туристичної привабливості м. Запоріжжя та Запорізької області.

Відповідно до пропозиції планується будівництво сучасного пасажирського терміналу з пропускною здатністю 400 пасажирів на годину (250 пасажирів у міжнародному секторі, 150 пасажирів у внутрішньому

секторі); спорудження котельні, підведення енерго-, водо- та газопостачання, каналізації, систем зв'язку для обслуговування нового терміналу тощо.

Учасниками реалізації проекту є Запорізька міська рада, управління з питань транспортного забезпечення та зв'язку міської ради, КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя». Загальна вартість проекту складає близько 100 млн. дол. США, термін реалізації якого запланована на кінець 2020 р. Рентабельність проекту складає 5-10%. Для інвесторів створені спеціальні привілеї та заохочення, наприклад, пільги при сплаті місцевих податків і зборів, преференції щодо придбання нерухомості та набуття прав користування землею в регіоні та преференції щодо участі в більш прибуткових комерційних проектах підприємства, міста та області.

На момент створення Інвестиційної пропозиції вже завершено експертизу проекту, а експертний звіт направлено на розгляд до відповідних міністерств. Також проект не потребує спеціальних екологічних обмежень чи вимог.

Отже, для отримання державної підтримки, повного або часткового фінансування за рахунок коштів державного та/або місцевих бюджетів необхідно розробити та зареєструвати інвестиційну пропозицію, після чого пройти з нею конкурсний відбір. Згідно з Інвестиційною пропозицією «Будівництво пасажирського терміналу та обслуговуючих споруд КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» фінансування підприємству необхідне для приведення стану аеропорту у відповідність із вимогами Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), нормативними документами авіаційної адміністрації України, вимогами із забезпечення авіаційної безпеки та безпеки польотів, для необхідності прийому повітряних суден із великою злітною вагою та прийому повітряних суден у складних метеорологічних умовах, а також для поліпшення рівня культури обслуговування пасажирів та покращення умов праці обслуговуючого персоналу, що в кінцевому результаті призведе до підвищення попиту на авіаційні перевезення та, як наслідок, до зростання прибутків та відрахувань до державного та міського бюджетів.

### Висновки до розділу 3

Визначення рівня інвестиційної привабливості не є кінцевою метою для підприємства, що прагне отримати капіталовкладення. Наступним кроком є розробка й впровадження стратегії та заходів із підвищення інвестиційної привабливості, які спрямовуються на залучення нових інвесторів та на покращення умов інвестування.

Інвестиційна стратегія - це система довгострокових цілей інвестиційної діяльності, а також вибір найефективніші шляхів їх досягнення. Стратегія кожного підприємства має індивідуальний характер, адже формується та впроваджується під впливом багатьох зовнішніх і внутрішніх чинників, які враховують особливості діяльності організації, галузі функціонування, місця локації тощо.

Сьогодні КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» не має інвестиційної стратегії, що в майбутньому може призвести до труднощів функціонування організації, так як інвестиційна діяльність підприємства в довгостроковому періоді не може здійснюватися без стратегії. Саме тому її розробка є однією з найважливіших задач менеджменту підприємства.

При розробці та реалізації Стратегії підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» слід враховувати стратегії та проекти розвитку й інвестування країни, міста, галузі, які можуть взаємодоповнювати одна одну.

У 2017 р. урядом була схвалена «Стратегія сталого розвитку України до 2030 р.». Відповідно до якої, було виділено сім стратегічних цілей, що охоплюють різні сфери функціонування держави, а саме: сприяння інклюзивному збалансованому економічному зростанню та життєстійкій інфраструктурі; забезпечення сталого галузевого та регіонального розвитку; подолання бідності та скорочення гендерної нерівності; забезпечення охорони громадського здоров'я та якісної освіти; забезпечення переходу до моделей

збалансованого споживання і виробництва, управління природними ресурсами та зміцнення заходів реагування на зміну клімату; збереження наземних і морських екосистем; забезпечення безпеки та доступу до правосуддя, створення підзвітних та інклюзивних інституцій.

Шляхом виконання завдань, передбачених даною Стратегією, відбудеться й розвиток аеропортової галузі. Наприклад, передбачається створення не менше 1 тис. робочих місць у галузі цивільної авіації; планується збільшення загального пасажиропотоку; збільшення пропускнуєї спроможності аеропортів удвічі, зменшення часу на наземне обслуговування кожного повітряного судна; розвиток неавіаційної діяльності аеропортів до 40% загальних доходів аеропортів; збільшення частки перевізників «лоу-кост» до 30% загального ринку авіаційних перевезень; збільшення обсягу виробництва конкурентоспроможної продукції авіаційної промисловості у 3-5 разів.

У 2017 р. Запорізькою міською радою було затверджено Стратегію розвитку м. Запоріжжя до 2028 р., основною метою якої є вирішення проблем місцевого розвитку, насамперед, відновлення та збереження довкілля міста, безпечного для життя; підвищення конкурентоспроможності економіки; розвиток туризму; підвищення якості життя мешканців тощо.

У рамках міської Стратегії передбачається виконання оперативної цілі - розвиток інфраструктури КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», яка буде здійснена за допомогою ще двох програм: Міської цільової програми «Забезпечення належної та безперебійної роботи комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» та Міської цільової програми «Про вирішення невідкладних проблемних питань комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».

А так як розвинена авіаційна галузь сприяє підвищенню інвестиційної привабливості країни, окремого регіону чи міста і розширенню можливостей для діяльності на відповідній території міжнародних компаній, наступною була розглянута «Авіаційна транспортна стратегія України на період до 2030 р.».

Метою якої є розвиток авіаційної галузі, створення сучасної авіаційної транспортної інфраструктури, реалізація авіаційного транзитного потенціалу України, підвищення доступності авіаперевезень для широких верств населення, сприяння вільній конкуренції та лібералізації

Відповідно до Міської цільової програми «Забезпечення належної та безперебійної роботи КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» від грудня 2019 р. заплановано вирішення таких стратегічних та операційних цілей: забезпечення авіаперевезень відповідно до міжнародних вимог; проведення заходів для попередження актів незаконного втручання в діяльність запорізького аеропорту; проведення заходів для підготовки та проходження сертифікаційної перевірки.

Звичайно, спершу необхідно визначити актуальний рівень інвестиційної привабливості підприємства, а потім розробляти та реалізувати Стратегію її підвищення.

Ретельний аналіз показників КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», показав, що інвестиційна привабливість досліджуваного підприємства знаходиться на середньому рівні та потребує доопрацювань. Саме тому в роботі запропонована Стратегія підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», яка враховує фактори, що здійснюють прямий вплив на рівень привабливості організації.

Метою Стратегії є забезпечення високого рівня інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» для збереження та зміцнення його позицій на українському та європейському ринках, гармонійний розвиток підприємства, як складової частини національної транспортної системи України, та його подальша інтеграція до світової авіатранспортної мережі.

Запропонована Стратегія підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» передбачає втілення стратегічних цілей, шляхом реалізації ряду операційних цілей:



- інтеграція аеропорту у систему провідних українських транзитних аеропортів (стимулювання авіакомпаній до відкриття нових рейсів та збереження існуючих, співпраця з авіакомпаніями з метою збільшення транзитного авіапотоків, проведення бенчмаркінгу серед аеропортів, запровадження нових послуг з метою збільшення доходів, створення умов для обслуговування транзитних пасажирів, підвищення рівня діючих стандартів обслуговування авіакомпаній та пасажирів);
- розвиток інфраструктури для забезпечення задоволеності клієнтів, пасажирів та гостей аеропорту (розвиток комерційних зон, Забезпечення експлуатаційної готовності техніки та устаткування, будівництво та введення в експлуатацію паркінгу);
- зміцнення фінансового стану підприємства (збільшення неавіаційних доходів, зменшення собівартості послуг; нарощення власного капіталу організації та оптимізація структури заборгованості);
- зміцнення показників України в рейтингу «Doing business» (врегулювання процесу визнання неплатоспроможності підприємства, спрощення процедури отримання дозволів на будівництво, підвищення рівня захисту міноритарних інвесторів);
- підвищення рівня ІКМ м. Запоріжжя (спрощення процедури започаткування бізнесу, забезпечення доступності до публічного майна та підвищення прозорості даних, подолання корупції та неформальних платежів, підвищення безпеки ведення бізнесу, підтримка інновацій та вдосконалення лідерства міської влади).

Для здійснення вищевикладених операційних цілей у роботі розроблені системи організаційно-економічних заходів і завдань, за допомогою яких відбудеться забезпечення процесу реалізації інвестиційної Стратегії підприємства.

Запропонована Стратегія підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» взаємодоповнює вищезазначені Програми

та Стратегії державного, місцевого та галузевого рівнів, адже деякі із запропонованих цілей частково реалізуються у рамках Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р., Стратегії сталого розвитку України до 2030 р., Стратегії розвитку м. Запоріжжя до 2028 р., Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 р., а також Міської цільової програми «Забезпечення належної та безперебійної роботи КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» та Проекту розвитку інфраструктури КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».

Станом на грудень 2020 р. запорізький аеропорт знаходиться в стадії реалізації інвестиційного проекту з комплексної реконструкції, розширення та технічного оснащення. Фінансування проекту частково відбувається за рахунок коштів місцевого бюджету. Для отримання державних коштів менеджерами КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» була розроблена та зареєстрована інвестиційна пропозиція «Будівництво пасажирського терміналу та обслуговуючих споруд КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» на вул. Блакитна, 4 у Шевченківському районі м. Запоріжжя». У якій зазначається: короткий опис інвестиційного проекту, його вартість, термін реалізації й окупності; інформація про послуги, що надаються аеропортом; структура власності підприємства; огляд ринку; деталі необхідних інвестицій та способи їх залучення; рівень готовності організації для реалізації проекту; місце розташування підприємства та доступ до ресурсів, послуг і транспортної інфраструктури; наявність та якість робочої сили; наявність екологічних обмежень; основні переваги проекту, привілеї та заохочення для інвесторів; інформація про контактну особу по інвестиційному проекту.

## РОЗДІЛ 4

### ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА У НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ

Оскільки тема магістерської роботи – «Управління інвестиційною діяльністю підприємства», передбачає виконання посадових обов'язків та проведення досліджень та розрахунків в галузі менеджменту у приміщенні КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» обладнаному персональними комп'ютерами (далі ПК) з візуальними дисплейними терміналами (далі ВДТ), тому нижче розглянемо заходи по забезпеченню безпеки, виробничої санітарії, гігієни праці, пожежної і цивільної безпеки для приміщення обладнаного ПК з ВДТ.

#### 4.1. Аналіз потенційних небезпек

Ідентифікацію небезпек здійснюють згідно принципу, що «усе впливає на усе», тобто все може бути як джерелом небезпеки, так і зазнати небезпеки.

На основі аналізу роботи існуючого обладнання і технологічних процесів у приміщенні обладнаному ПК з ВДТ, згідно ГОСТ 12.0.003-74\* «ССБТ. Опасные и вредные производственные факторы. Классификация» [55], виявлені наступні небезпечні та шкідливі виробничі фактори, здатні привести до травм або ушкодження здоров'я працівників в галузі менеджменту:

- оскільки приміщення обладнане електротехнічними приладами та пристроями, тому, у разі порушення ізоляції, умов експлуатації або необережного поведіння осіб, що працюють з комп'ютерами існує можливість ураження електричним струмом, тобто отримання електротравм та опіків різного ступеню важкості;

- механічне травмування внаслідок нераціонального розташування робочих місць, що є порушенням вимог ергономіки;

– підвищене нервово-психічне навантаження, внаслідок специфіки роботи, а саме постійний контакт з клієнтами, колегами по роботі, керівництвом, контрагентами при вирішенні робочих питань (деякі з них можуть бути конфліктними, суперечливими), що може викликати емоційний дискомфорт, внутрішнє роздратування та емоційну нестабільність під час короткотривалих певних негативних ситуацій, та може призвести до захворювань нервової системи, зниження наснаги на працю та стресових станів та помилкових дій;

– монотонність праці при виконанні посадових обов'язків та проведенні досліджень в приміщенні обладнаному ПК з ВДТ через виконання одноманітної праці, дефіцит рухів, обмежений простір робочих дій, відсутність інтелектуально-емоційного навантаження, що призводить до зниження працездатності та продуктивності праці, виробничого травматизму, високої плинності кадрів;

– оскільки робота користувача ПК вимагає тривалого статичного напруження м'язів спини, шиї, рук і ніг тому не раціональна або неправильна конструкція, організація та обладнання комп'ютеризованого робочого місця не забезпечує правильного та комфортного положення при роботі за комп'ютером, що може привести до швидкої втоми, а як наслідок до помилок, зниженню працездатності та кістково-м'язовим порушенням;

– недостатнє або надмірне освітлення робочих місць, в зв'язку з несправністю, або хибним вибором освітлювальних приладів, в зв'язку з неправильним розташуванням робочих місць по відношенню до джерел природного та штучного освітлення, що призводить до помилкових дій, погіршення зору або ефекту засліплення;

– підвищений рівень шуму, який створюється при використанні застарілого або несправного обладнання, а також людьми які працюють у приміщенні, що впливає на психоемоційний стан працівника, погіршення слуху та зниження працездатності;

- підвищена або знижена температура, вологість і рухливість повітря в приміщенні, у випадку не якісної або нераціональної системи вентиляції та кондиціонування повітря, приводить до підвищеної стомлюваності, а як наслідок до помилок, зниженню працездатності, а також може бути причиною простудних захворювань;
- відсутність або неправильний вибір типу та необхідної кількості первинних засобів гасіння пожеж (вогнегасників) у результаті помилок у розрахунках, може стати причиною поширення пожежі, а як наслідок причиною термічних опіків різного ступеню важкості;
- неправильні або нераціональні дії персоналу в умовах надзвичайних ситуацій, які призводять до паніки, отримання пошкоджень різного ступеню важкості та загибелі людей.

#### 4.2. Заходи по забезпеченню безпеки

У приміщенні обладнаному ПК з ВДТ застосовується широке різноманіття електроприладів: периферійні пристрої (копіювальні пристрої, факсимільна техніка), прилади для забезпечення комфортних умов праці (освітлювальні прилади, кондиціонери, побутові електроприлади тощо). Небезпека ураження електричним струмом при використанні цих приладів з'являється при недотриманні заходів обережності, а також при відмові або несправності цього обладнання. Наслідки ураження електричним струмом залежать від багатьох факторів: опору організму, величини, тривалості дії, роду і частоти струму, шляхів його проходження через життєво важливі органи, умов зовнішнього середовища.

Для запобігання ураження електричним струмом, відповідно до вимог п. 6.7.4. НПАОП 40.1-1.21-98 «ПБЕЕС» [57] усі доступні для доторкання металеві деталі електрообладнання у приміщенні з ПК, яке може опинитись під напругою, у випадку пошкодження ізоляції, з'єднані з заземлюючим

пристроєм.

Згідно «ПУЕ» [56] електрообладнання приміщення обладнаного ПК з ВДТ характеризується як електроустановки до 1 кВ, тому для забезпечення безпеки персоналу відповідно до вимог п. 1.7 «ПУЕ» [56] все електрообладнання заземлене. Величина опору контуру захисного заземлення, у будь-яку пору року, не перевищує – 4 Ом.

Ймовірність механічного травмування може виникнути внаслідок нераціонального розташування робочих місць, захаращення робочих місць або у зв'язку з недбалістю та неуважністю обслуговуючого персоналу. Для виключення травматизму згідно ДСанПіН 3.3.2.007-98 «Державні санітарні правила і норми роботи з візуальними дисплейними терміналами електронно-обчислювальних машин» [60] зроблено більш зручне та раціональне розташування робочих місць, таким чином збільшена відстань між ними, яка відповідає нормованим значення (площа на одне робоче місце має становити не менше ніж 6,0 м<sup>2</sup>, а об'єм не менше ніж 20,0 м<sup>3</sup>). Поверхня підлоги є рівною, неслизькою, з антистатичними властивостями.

У зв'язку із стресовими ситуаціями та нервово-емоційними навантаженнями у працівників може виникнути ймовірність захворювань загально-невротичного характеру.

З метою зниження нервово-емоційного напруження, стомлення зорового аналізатора, поліпшення мозкового кровообігу, подолання несприятливих наслідків гіподинамії, запобігання втоми, згідно ДСанПіН 3.3.2.007-98 «Державні санітарні правила і норми роботи з візуальними дисплейними терміналами електронно-обчислювальних машин» [60] для робітників із застосування ЕОМ, передбачені регламентовані перерви для відпочинку тривалістю 15 хвилин через кожні дві години, а також обладнані побутові приміщення для відпочинку під час роботи, кімната психологічного розвантаження. В кімнаті психологічного розвантаження передбачені пристрої для приготування й роздачі тонізуючих напоїв, а також місця для занять

фізичною культурою.

Для оптимізації відносин у колективі проводяться тренінги з залучанням психологів на теми: «Адаптація у новому колективі», «Поведінка в суспільстві».

Обладнання та організація робочих місць користувачів ПК, забезпечують відповідність конструкцій всіх елементів робочого місця та їх взаємного розташування ергономічним вимогам з урахуванням характеру і особливостей трудової діяльності відповідно до ДСанПіН 3.3.2.007-98 «Державні санітарні правила і норми роботи з візуальними дисплейними терміналами електронно-обчислювальних машин» [60].

При розташуванні елементів робочого місця користувача ПК були враховані: робоча поза користувача; простір для розміщення користувача; можливість огляду елементів робочого місця; можливість ведення записів, розміщення документації і матеріалів, які використовуються користувачем.

Конструкція робочого місця користувача ПК забезпечує підтримання оптимальної робочої пози. Робочі місця з ПК розташовані відносно вікон, щоб природне світло падало збоку переважно зліва. Висота робочої поверхні столу з ПК регулюється в межах 680-800 мм, а ширина і глибина – забезпечує можливість виконання операцій у зоні досяжності моторного поля (рекомендовані розміри: ширина – 600-1400 мм, глибина – 800-1000 мм). Робочий стіл має простір для ніг висотою 600 мм, шириною – 500 мм, глибиною (на рівні колін) – 450 мм, на рівні простягнутої ноги – 650 мм. Поверхня сидіння і спинки стільця напівм'яка з нековзним повітронепроникним покриттям, що легко чиститься і не електризується.

Монотонна праця – це властивість деяких видів праці, що вимагають від людини тривалого виконання одноманітних, елементарних дій або безперервної і стійкої концентрації уваги в умовах дефіциту сенсорної інформації.

Для запобігання монотонності праці при виконанні посадових обов'язків та проведенні досліджень в приміщенні обладнаному ПК з ВДТ через

виконання одноманітної праці, дефіцит рухів, обмежений простір робочих дій, відсутність інтелектуально-емоційного навантаження, передбачено ряд рекомендацій:

- чергування видів робіт протягом робочого дня;
- відвідування кімнати психологічного розвантаження під час перерви для відпочинку згідно ДСанПіН 3.3.2.007-98 «Державні санітарні правила і норми роботи з візуальними дисплейними терміналами електронно-обчислювальних машин» [60].

#### 4.3. Заходи з виробничої санітарії і гігієни праці

Основними причинами недостатньої або надмірної освітленості робочих місць є несправність або хибний вибір освітлювальних приладів, неправильне розташування робочих місць по відношенню до джерел освітлення.

Незадовільна освітленість на робочому місці або на робочій зоні може бути причиною зниження продуктивності та якості праці, отримання травм. Недостатнє або надмірне освітлення викликає зоровий дискомфорт, що виражається у відчутті незручності або напруженості. Тривале перебування в умовах зорового дискомфорту призводить до розсіювання уваги, зменшення зосередженості, зоровій і загальній втомі.

У приміщенні обладнаному ПК з ВДТ, згідно ДБН В.2.5-28-2018 «Природне і штучне освітлення» [61] передбачене природне та штучне освітлення.

Природне освітлення здійснено через світлові прорізи, які орієнтовані на південь і забезпечують коефіцієнт природної освітленості (КПО) не нижче 1,5 %. Для захисту від прямих сонячних променів, які створюють прямі та відбиті відблиски на поверхні екранів і клавіатури, передбачено сонцезахисні пристрої, на вікнах встановлені жалюзі.

Штучне освітлення приміщення, розмірами: довжина – 6 м, ширина – 4 м,



висота – 2,8 м і використанням світильника типу ЛВО (растровий), здійснено системою загального рівномірного освітлення відповідно до розрахунку:

1. Розрахунок кількості рядів світильників у приміщенні  $N_p$ :

$$N_p = \frac{B}{(H - h_p) \cdot [L/h]}, \text{ шт}; \quad (4.1)$$

де:  $B$  – ширина приміщення, м;

$H$  – висота приміщення, м;

$h_p$  – висота робочої поверхні, м (для кабінету  $h_p = 0,8$  м);

$[L/h]$  – числове значення коефіцієнта світильника ( $L/h = 1,4$ ).

$$N_p = \frac{4}{(2,8 - 0,8) \cdot 1,4} = 2, \text{ шт.}$$

2. Визначення максимально припустимої відстані між рядами світильників  $L_{\max}$ :

$$L_{\max} = \frac{B}{N_p}, \text{ м}; \quad (4.2)$$

$$L_{\max} = \frac{4}{2} = 2, \text{ м.}$$

3. Визначення значення індексу приміщення  $i$ , що характеризує співвідношення розмірів освітлювального приміщення і висоти розміщення світильників:

$$i = \frac{A \cdot B}{(H - h_p) \cdot (A + B)}; \quad (4.3)$$

де:  $A$  – довжина приміщення, м.

$$i = \frac{6 \cdot 4}{(2,8 - 0,8) \cdot (6 + 4)} = 1,2$$

4. Визначення значення коефіцієнта використання світлового потоку  $\eta$ , створюваного світильниками типу ЛВО (растрові).

Виходячи з залежності від виду джерела світла, типу світильника, коефіцієнтів відбиття поверхонь приміщення та індексу приміщення  $\eta = 47\%$ .

5. Визначення сумарного світлового потоку освітлювальної установки у даному приміщенні  $\Phi_{\Sigma}$ :

$$\Phi_{\Sigma} = \frac{E_H \cdot A \cdot B \cdot k_z \cdot z}{\eta}, \text{ лм}; \quad (4.4)$$

де:  $E_H$  – рівень нормованого загального освітлення, лк ( $E_H = 300$  лк);

$k_z$  – коефіцієнт запасу ( $k_z = 1,4$ );

$z$  – коефіцієнт нерівномірності (мінімальної) освітленості (відношення середньої освітленості до мінімальної освітленості), як правило дорівнює (для люмінесцентних ламп  $z = 1,1$ );

$\eta$  – коефіцієнт використання світлового потоку.

$$\Phi_{\Sigma} = \frac{300 \cdot 6 \cdot 4 \cdot 1,4 \cdot 1,1}{0,47} = 23591,49, \text{ лм.}$$

6. Визначення умовної загальної кількості світильників у приміщенні  $N_{cv}^*$ :

$$N_{cv}^* = \frac{A \cdot B}{L_{\max}^2}, \text{ шт}; \quad (4.5)$$

$$N_{cv}^* = \frac{6 \cdot 4}{2^2} = 6, \text{ шт.}$$

7. Розрахунок світлового потоку умовного джерела світла  $\Phi_l^*$ :

$$\Phi_l^* = \frac{\Phi_{\Sigma}}{N_l^*}, \text{ лм}; \quad (4.6)$$

де:  $N_l^*$  – загальна кількість ламп у світильнику, яка розраховується за формулою:

$$N_l^* = N_{cv}^* \cdot n, \text{ шт}; \quad (4.7)$$

де:  $n$  – кількість ламп у світильнику, шт.

$$N_l^* = 6 \cdot 4 = 24, \text{ шт};$$

$$\Phi_l^* = \frac{23591,49}{24} = 982,98, \text{ лм.}$$

8. Вибір типу стандартної лампи з найближчим значенням фактичного

світлового потоку лампи  $\Phi_l$ , і визначення коефіцієнту  $m$  (співвідношення між розрахунковим світловим потоком лампи  $\Phi_l^*$  та фактичним світловим потоком вибраної стандартної лампи  $\Phi_l$ ):

$$m = \frac{\Phi_l^*}{\Phi_l}; \quad (4.8)$$

$$m = \frac{982,98}{1050} = 0,94$$

9. Визначення оптимальної (фактичної) кількості світильників у приміщенні  $N_{св}$ :

$$N_{св} = N_{св}^* \cdot m, \text{ шт}; \quad (4.9)$$

$$N_{св} = 6 \cdot 0,94 = 6, \text{ шт.}$$

10. Визначення фактичної кількості ламп у приміщенні  $N_l$ :

$$N_l = N_{св} \cdot n, \text{ шт}; \quad (4.10)$$

$$N_l = 6 \cdot 4 = 24, \text{ шт.}$$

11. Визначення загальної розрахункової освітленості  $E_p$  у приміщенні, що створюється при застосуванні стандартних ламп:

$$E_p = \frac{\Phi_l \cdot N_l \cdot \eta}{A \cdot B \cdot k_3 \cdot z}, \text{ лк}; \quad (4.11)$$

$$E_p = \frac{1050 \cdot 24 \cdot 0,47}{6 \cdot 4 \cdot 1,4 \cdot 1,1} = 320,45, \text{ лк.}$$

Виходячи з розрахунку значення освітленості на поверхні робочого столу в зоні розміщення документів становить 320,45 лк. Як джерела штучного освітлення приміщення застосовано люмінесцентні лампи типу Т8.

Підвищений рівень шуму, який створюється при використанні застарілого або несправного обладнання, а також людьми які працюють у приміщенні, може вплинути на психоемоційний стан працівника, погіршення слуху, перевтоми, постійного головного болю та зниження працездатності.

Джерелами шуму у приміщенні обладнаному ПК з ВДТ є:

- інші працівники, робочі місця яких розміщені в одному кабінеті;
- ПК і периферійна техніка: жорсткий диск ПК; вентилятор блока живлення ПК; вентилятор, розташований на процесорі (кулер), принтер;
- прилади для забезпечення мікроклімату;
- шум, який попадає до приміщення з вулиці або інших приміщень.

Рівні звукового тиску в октавних смугах частот, рівні звуку та еквівалентні рівні звуку на робочих місцях, обладнаних ПК, мають відповідати вимогам ДСанПіН 3.3.2.007-98 «Державних санітарних правил і норм роботи з візуальними дисплейними терміналами електронно-обчислювальних машин» [60] та ДСН 3.3.6-037-99 «Санітарні норми виробничого шуму, ультразвуку та інфразвуку».

Задля усунення підвищеного рівня шуму, що створюється працівниками, робочі місця яких розміщені в одному кабінеті, передбачені такі заходи:

- облаштування окремих робочих зон для кожного працівника;
- створення окремих зон копіювальної техніки.

Задля усунення підвищеного рівня шуму, створюваного ПК і периферійною технікою, впроваджуються такі заходи:

- використання більш сучасного обладнання;
- своєчасний ремонт ПК та периферійної техніки;
- переведення жорсткого диска в режим сплячки (Standby), якщо комп'ютер не працює протягом визначеного часу.

Задля зниження підвищеного рівня шуму, що створюється приладами для забезпечення мікроклімату чи усунення шуму, який надходить з вулиці або інших приміщень, передбачені такі заходи:

- правильне розміщення приладів для забезпечення мікроклімату;
- вибір сучасних приладів та їх постійні перевірки.
- своєчасний ремонт чи заміна приладів для забезпечення мікроклімату;
- встановлення якісних подвійних або потрійних склопакетів.

Метеорологічні умови для приміщення з комп'ютеризованими робочими місцями – температура повітря, відносна вологість повітря й швидкість його переміщення цілком відповідають вимогам ДСН 3.3.6.042-99 «Державні санітарні норми мікроклімату виробничих приміщень» [62] і ГОСТ 12.1.005-88 «ССБТ. Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны» [63]. Роботи у приміщенні з ПК, належать до категорії Іб – легка робота, тому передбачені наступні оптимальні значення параметрів мікроклімату:

- у холодний період року: температура 21-23°C; відносна вологість: 40-60%; швидкість переміщення повітря: 0,1 м/с;
- у теплий період року: температура 22-24°C; відносна вологість: 40-60%; швидкість переміщення повітря: 0,2 м/с.

Ці параметри забезпечуються системами опалення, кондиціонування і вентиляції відповідно до вимог ДБН В.2.5-67:2013 «Опалення, вентиляція та кондиціонування» [64].

Згідно вимог ДСанПіН 3.3.2.007-98 «Державні стандартні правила і норми роботи з візуальними дисплейними терміналами електронно-обчислювальних машин» [60], у приміщенні з ВДТ забезпечений 3-кратний обмін повітря за годину. Для забезпечення 3-кратного повітрообміну у приміщенні передбачена система припливно-витяжної механічної вентиляції відповідно до вимог ДБН В.2.5-67:2013 «Опалення, вентиляція та кондиціонування» [64].

#### 4.4. Заходи безпеки у надзвичайних ситуаціях

##### 4.4.1. Заходи з пожежної безпеки

Заходи з пожежної безпеки для приміщення обладнаного ПК з ВДТ, розроблені відповідно до вимог НАПБ А.01.001-2014 «Правила пожежної безпеки в Україні» [65].

Виходячи з аналізу речовин та матеріалів, які використовуються при роботі у приміщенні обладнаному ПК з ВДТ:

- згідно ДСТУ EN 2:2014 «Класифікація пожеж (EN 2:1992, EN 2:1992/A1:2004, IDT)» [66] у приміщенні обладнаному ПК з ВДТ можлива пожежа класів – А (пожежа, що супроводжується горінням твердих матеріалів) та Е (горіння електроустановок, що перебувають під напругою до 1000 В);

- відповідно до вимог ДСТУ Б В.1.1-36:2016 «Визначення категорій приміщень, будинків та зовнішніх установок за вибухопожежною та пожежною небезпекою» [67], воно належить до категорії «Д» з пожежної небезпеки – простір у приміщенні, у якому перебувають тверді горючі речовини та матеріали.

Оскільки приміщення яке обладнане ПК з ВДТ належить до виробництва категорії «Д» з пожежної небезпеки, тому відповідно до ДБН В.1.1-7:2016 «Пожежна безпека об'єктів будівництва. Загальні вимоги» [68] воно має II ступінь вогнестійкості.

Згідно вимог ДБН В.2.5-56:2014 «Системи протипожежного захисту» [69], для виявлення в приміщенні обладнаному ПК з ВДТ займань в ранній стадії встановлені комбіновані пожежні сповіщувачі СПК-Тірас. Сповіщувач реагує на перевищення певного порогу концентрації диму або на перевищення порогового значення температури навколишнього середовища в приміщенні офісу.

Оскільки приміщення що обладнане ПК з ВДТ має площу 24 м<sup>2</sup>, тому відповідно до вимог п. 5 розділу VI «Вибір типу та необхідної кількості вогнегасників», «Правил експлуатації та типових норм належності вогнегасників» [70], для гасіння електроустановок, що знаходяться під напругою, передбачено вуглекислотні вогнегасники типу ВВК-3,5 у кількості 2 штуки (з розрахунку один вогнегасник с величиною заряду вогнегасної речовини 3 кг. і більше, на 20 м<sup>2</sup> площі приміщення). Додатково, на кожному поверсі будівлі, в якій розміщене приміщення обладнане ПК з ВДТ,

передбачене два переносних порошкових вогнегасника – ВП-5.

4.4.2. Порядок проведення рятувальних та інших невідкладних робіт при аваріях на АЕС [72]

Радіоактивне забруднення є наслідком аварій на радіаційно-небезпечних об'єктах (далі РНО) і транспортних засобах з ядерними енергетичними установками або які перевозять радіоактивні речовини (далі РР).

Найбільш небезпечними є аварії на АЕС. Їх наслідки оцінюють масштабом і ступенем радіаційного впливу на оточуюче середовище, радіоактивного забруднення атмосфери і прилягаючих територій, а також складом радіонуклідів і кількістю РР у викиді. Крім того, такі аварії, як правило, супроводжуються пожежами і великими руйнуваннями.

Профілактика виникнення аварій на РНО полягає у створенні високонадійних техніки і технологій, у бездефектному виготовленні устаткування, якісному виконанні монтажу і будівництва, суворому дотриманні технологій і правил експлуатації.

Основними напрямками зниження втрат і збитків при радіаційних аваріях є:

- раціональне розміщення РНО з урахуванням можливих наслідків аварій;
- уживання спеціальних заходів по обмеженню поширення викиду за межі санітарно-захисної зони (далі СЗЗ);
- заходи захисту обслуговуючого персоналу і населення, що живе на прилягаючій до РНО території.

Спеціальні заходи для зменшення наслідків у випадку аварії на РНО містять у собі:

- конструктивні способи запобігання викидів і локалізації реактора;

- встановлення границь СЗЗ з урахуванням перспективного росту потужності станції, можливого викиду радіонуклідів і метеорологічних умов у даному регіоні;
- створення автоматизованої системи відображення радіаційної обстановки;
- створення локальної системи оповіщення обслуговуючого персоналу і населення в 30-кілометровій зоні;
- першочергове будівництво і приведення в готовність захисних споруд, а також підвальних й інших приміщень, які легко герметизуються, у радіусі 30 км. навколо АЕС;
- визначення переліку населених пунктів і чисельності проживаючого в них населення, яке підлягає захисту на місці чи евакуації (відселенню) із зон можливого небезпечного радіоактивного забруднення;
- створення запасів медикаментів, засобів індивідуального захисту (далі ЗІЗ) та інших засобів, необхідних для захисту населення і його життєзабезпечення;
- розробку оптимальних режимів поведінки населення і підготовку його до дій під час аварії;
- створення на АЕС спеціалізованих формувань – зведених мобільних загонів;
- прогнозування радіаційної обстановки та організацію радіаційної розвідки;
- періодичне проведення навчань з цивільного захисту (далі ЦЗ) на АЕС і прилягаючій до неї території.

При загрозі чи виникненні аварії директор (черговий диспетчер) АЕС оповіщає начальника ЦЗ області, рішенням якого після попередньої оцінки обстановки вводяться в дію відповідні плани ЦЗ й оповіщаються про небезпеку сусідні області. На аварійному об'єкті вводиться в дію план захисту обслуговуючого персоналу.



При попередній оцінці обстановки з урахуванням характеру аварії і метеорологічних умов прогнозується можливе поширення радіоактивного забруднення. Відповідно до прогнозу здійснюється оповіщення населення про небезпеку і даються вказівки щодо укриття в захисних спорудах, використання засобів медичної профілактики, дотримання режимів поведінки.

Оповіщення здійснюється на всю глибину зони радіоактивного забруднення, у якій можна чекати ураження людей. В першу чергу оповіщається населення районів, які безпосередньо прилягають до об'єкта, а потім уже більш віддалених. Населення за сигналом оповіщення укривається в захисних спорудах, а при їх відсутності в будинках і перебуває в них безвихідно до одержання чергових вказівок через засоби масової інформації.

При аварії на АЕС силами обслуговуючого персоналу, аварійних служб і об'єктових формувань ЦЗ проводяться заходи щодо її ліквідації і запобігання викиду РР в атмосферу. Силами пожежних підрозділів здійснюються локалізація і гасіння пожеж. Одночасно на об'єкті проводяться рятувальні роботи: витягування потерпілих із завалів, палаючих будинків або будинків, які знаходяться на забруднених ділянках; надання їм медичної допомоги; розміщення їх у захисних спорудах чи виведення на незабруднену територію. Подальші заходи щодо організації рятувальних та інших невідкладних робіт (далі РІНР) проводяться після уточнення аналізу обстановки, що складається.

Основні заходи захисту населення при виникненні радіоактивного забруднення: використання колективних та індивідуальних засобів захисту; застосування засобів медичної профілактики; дотримання режимів поведінки в умовах забруднення; обмеження доступу людей на забруднену територію; заборона споживання забруднених продуктів харчування і води; санітарна обробка людей, дезактивація одягу, техніки, споруд та об'єктів; евакуація населення із забрудненої території.

Для захисту сільськогосподарських тварин вживаються заходи для їх укриття, переведення на стійлове утримання; забороняється вживання

забруднених кормів і води; евакуація із зон зараження.

У зоні профілактичних заходів населення перебуває в захисних спорудах тільки в період формування радіоактивного сліду. Далі перебування на зараженій території по можливості обмежується. При сильному пилоутворенні використовуються ЗІЗ, застосовуються засоби захисту від пилу. Вживаються заходи для попередження занесення РР у приміщення, організовується санітарна обробка людей, виключається уживання заражених продуктів харчування і води.

В інших зонах у період формування радіоактивного сліду вживаються заходи для обмеження перебування людей на відкритій території, використовуються ЗІЗ, виключається вживання населенням забруднених продуктів харчування і води.

Рішення на евакуацію населення з районів, де подальше перебування може призвести до опромінення людей вище допустимих меж і де не можна забезпечити його захист іншими способами приймається начальником ЦЗ області після її ретельної підготовки. В усіх зонах радіаційного забруднення (далі РЗ) проводяться заходи по контролю за обстановкою, забезпеченню життєдіяльності населення і ліквідації наслідків забруднення. Постійно ведуться радіаційна розвідка та спостереження, організовуються дозиметричний контроль опромінення людей і контроль забруднення харчової сировини, продуктів харчування, фуражу і води. На підставі цих даних здійснюється уточнення заходів щодо захисту населення і режимів його поведінки. Особи, що перебували в зонах забруднення, проходять обов'язкове обстеження, а ті, хто отримали променеві ураження, направляються на лікування.

Угруповання сил ЦЗ створюються в міру їх прибуття в район аварії. В першу чергу до ліквідації наслідків приступають підрозділи рятувальних служб, формування медичної служби, пожежні підрозділи АЕС і міста (району), служба охорони громадського порядку, зведені загони (команди)

протирадіаційного і протихімічного захисту, а також спеціалізовані відомчі загопи АЕС.

Для ліквідації наслідків аварії на АЕС можуть залучатися військові підрозділи Збройних Сил, інженерні та хімічні війська, спеціалізовані формування інших міністерств, відомств. Роботи з локалізації аварій здійснюються в тісному контакті з аварійно-технічними групами АЕС. Тривалість робіт залежить від рівнів радіації на відповідних ділянках. Для учасників ліквідації аварії встановлюються гранично припустимі дози опромінення, ведеться суворий дозиметричний контроль всіх осіб, що перебувають на забрудненій місцевості.

З метою запобігання й обмеження поширення радіоактивного забруднення по території на великих відстанях від місць аварії здійснюється вимірювання радіоактивного забруднення транспортних засобів, захисного одягу і шкірних покривів людей на виходах із зони радіаційної аварії, а також на в'їздах в інші міста і населені пункти. Дуже важливим заходом є проведення дезактивації доріг, будинків і устаткування АЕС, населених пунктів, народногосподарської техніки.

Під час проведення аварійно-відбудовних робіт при використанні автотранспорту на забрудненій території вживаються заходи для зменшення пилоутворення.

Дезактивація транспортної техніки здійснюється на стаціонарних пунктах спеціальної обробки (далі ПуСО). Для санітарної обробки людей і дезактивації одягу організовуються стаціонарні обмивальні пункти і станції знезаражування одягу, які обслуговуються формуваннями спеціальної обробки.

Стійке постачання населення питної води, а також води для господарських потреб і проведення дезактивації може бути забезпечене бурінням і введенням у дію додаткових артезіанських свердловин, облаштуванням шахтних колодязів, збільшенням потужностей існуючих водопроводів, установленням пересувних насосних станцій для заправлення

поливо-мийних машин, водозабірних колонок.

Обов'язковим є здійснення заходів по запобіганню стікання забрудненої води в річки, озера, ґрунтові води. З цією метою будуються дамби, фільтруючі греблі, закриті шлюзи, відстійники, риються котловани, траншеї.

Дуже важливим завданням у період проведення РІНР на аварійній АЕС і в зонах зараження є підтримання громадського порядку і безпеки дорожнього руху. При аварії на АЕС встановлюється охорона 30-кілометрова зона, вхід і в'їзд в яку осіб, не пов'язаних з ліквідацією наслідків аварії, припиняється. Створюється система контрольно-пропускних пунктів. На закритій території організується патрулювання населених пунктів з метою виявлення не евакуйованого населення і обліку державного, громадського і особистого майна громадян.

Таким чином передбачений в розділі «Охорона праці та безпека у надзвичайних ситуаціях» комплекс заходів, для приміщення КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» обладнаного персональними комп'ютерами з візуальними дисплейними терміналами, по забезпеченню безпеки, виробничої санітарії, гігієни праці, пожежної безпеки і цивільного захисту, забезпечує безпечні та комфортні умови праці персоналу та безпеку персоналу в умовах пожеж та інших надзвичайних ситуацій.

## Висновок до розділу 4

Отже, на основі аналізу роботи існуючого обладнання і технологічних процесів у приміщенні обладнаному ПК з ВДТ, виявлені наступні небезпечні та шкідливі виробничі фактори, здатні привести до травм або ушкодження здоров'я працівників в галузі менеджменту: механічне травмування; підвищене нервово-психічне навантаження; монотонність; зниження працездатності та кістково-м'язовим порушенням; погіршення зору або ефекту засліплення; погіршення слуху та зниження працездатності; простудні захворювання; термічні опіки різного ступеню важкості тощо.

У приміщенні обладнаному ПК з ВДТ застосовується широке різноманіття електроприладів. Для запобігання ураження електричним усі доступні для доторкання металеві деталі електрообладнання у приміщенні з ПК, яке може опинитись під напругою, у випадку пошкодження ізоляції, з'єднані з заземлюючим пристроєм.

Для виключення травматизму згідно зроблено більш зручне та раціональне розташування робочих місць, таким чином збільшена відстань між ними, яка відповідає нормованим значення. Поверхня підлоги є рівною, неслизькою, з антистатичними властивостями.

З метою зниження нервово-емоційного напруження, стомлення зорового аналізатора, поліпшення мозкового кровообігу, подолання несприятливих наслідків гіподинамії, запобігання втоми для робітників передбачені регламентовані перерви для відпочинку, а також обладнані побутові приміщення для відпочинку під час роботи, кімната психологічного розвантаження з тонізуючими напоями та місцем для занять фізичною культурою. Для оптимізації відносин у колективі проводяться тренінги з залучанням психологів.

Для запобігання монотонності праці при виконанні посадових обов'язків передбачено ряд рекомендацій: чергування видів робіт протягом робочого дня; відвідування кімнати психологічного розвантаження під час перерви для відпочинку.

Так як незадовільна освітленість на робочому місці може спричинити зниження продуктивності та якості праці, отримання травм, то у роботі проведено розрахунок значення освітленості на поверхні робочого столу в зоні розміщення документів, що має значення 320,45 лк, а як джерела штучного освітлення приміщення застосовано люмінесцентні лампи типу Т8.

Для усунення підвищеного рівня шуму на робочому місці передбачено ряд заходів: облаштування окремих робочих зон для кожного працівника; створення окремих зон копіювальної техніки; використання більш сучасного обладнання; своєчасний ремонт ПК та периферійної техніки тощо. Так як роботи у приміщенні з ПК належать до категорії легкої роботи, то передбачені оптимальні значення параметрів мікроклімату, які забезпечуються системами опалення, кондиціонування і вентиляції.

На підприємстві КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» передбачено ряд заходів безпеки у надзвичайних ситуаціях. У роботі визначено заходи з пожежної безпеки. Для гасіння електроустановок, що знаходяться під напругою, розраховано кількість вуглекислотних вогнегасників типу ВВК-3,5 - 2 штуки, а також на кожному поверсі будівлі два переносних порошкових вогнегасника – ВП-5.

Також у роботі визначено порядок проведення рятувальних та інших невідкладних робіт при аваріях на АЕС. Розглянуто: питання профілактики виникнення аварій; основні напрямками зниження втрат і збитків при радіаційних аваріях; заходи сповіщення, захисту та евакуації населення й сільськогосподарських тварин; заходи з ліквідації та зменшення наслідків у випадку аварії на РНО тощо.

## ВИСНОВКИ

Інвестиційна привабливість підприємства – це комплексний показник, що характеризує доцільність інвестування в окремий об’єкт з позиції інвестора. Це інтегральна характеристика внутрішнього і зовнішнього стану підприємства як потенційного об’єкта інвестування.

Для достовірної оцінки інвестиційної привабливості організації необхідно використовувати системний підхід: аналіз інвестиційної привабливості країни – аналіз інвестиційної привабливості регіону та/або галузі – оцінка інвестиційної привабливості досліджуваного підприємства. Таким чином інвестиційна привабливість організації визначається в чотири етапи: на рівні країни, регіону, галузі та окремої організації. За допомогою такої послідовності вкладники мають змогу обрати найперспективніше підприємство для реалізації інвестиційного проекту та отримання запланованого прибутку на вкладений капітал.

У роботі запропонована методика оцінки інвестиційної привабливості підприємств, що може бути застосована незалежно від форми власності організації, її розміру та сфери діяльності. Методика оцінює: показник країни «Doing Business», показник ІКМ міста, рівень розвитку галузі, фінансовий стан підприємства (ліквідність, платоспроможність, ділова активність та рентабельність), а також рівень ділової репутації та іміджу керівництва підприємства. Дослідження вказаних показників робить методику об’єктивною, повною та багатопараметричною, а бальна система оцінювання забезпечує легкість інтерпретації результатів.

Аналіз інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» було розпочато з дослідження показника України «Doing Business» 2020 р., який демонструє простоту ведення підприємницької діяльності в державі.

Відповідний показник був оцінений у 7,02 бали із 10 можливих, що пояснюється складністю процедур: отримання дозволів на будівництво об'єктів, реєстрації власності та отримання кредитів, недостатнім рівнем захисту міноритарних інвесторів, а також складністю врегулювання питання щодо неплатоспроможності підприємства.

Наступним етапом роботи було дослідження показника ІКМ м. Запоріжжя, який аналізує рівень ефективності економічного врядування та мотивації місцевих органів влади до співпраці з бізнес спільнотою. Також визначає регуляторні бар'єри, рівень корупції та прояви непрозорості у прийнятті управлінських рішень, усунення яких сприятиме залучення притоку інвестицій в український бізнес.

Згідно з результатами дослідження м. Запоріжжя отримало значення показника ІКМ 2019-2020 рр. 4,24 бали. Таким чином, м. Запоріжжя належить до групи міст із низьким ІКМ, причиною чого є ряд перешкод для ведення бізнесу та залучення інвестицій в бізнес: брак кваліфікованої робочої сили; низький попит споживачів; брак фінансових коштів; складність законодавства; політичні ризики; корупція міської ради; складність підключення до системи водо-, електро-, газопостачання, водовідведення; близькість до зони ООС тощо.

Далі, для повної оцінки інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», було проведено аналіз авіаційної галузі, в результаті чого показнику була надана оцінка в 4 бали із 10 можливих. Низький бал пояснюється рядом причин. Відсутність інвестування та достатнього фінансування галузі призвели до того, що майже всі регіональні аеропорти цивільної авіації потребують значних капіталовкладень для модернізації та доведення до міжнародних вимог аеродромів, капремонту аеровокзалів, оновлення обладнання та закупівлі спецтехніки. І хоч сьогодні реалізується Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 р., у рамках якої заплановано та поступово відбувається модернізація сімнадцяти аеропортів по всій Україні, проте вона не передбачає повне державне фінансування, а



тому для її повноцінної реалізації необхідно залучати власні кошти підприємств та кошти приватних інвесторів.

Загрозою для функціонування сучасної авіаційної галузі у всьому світі є глобальна пандемія, яка викликана спалахом коронавірусної інфекції COVID-19, через яку кількість пасажирів у 2020 р. становить лише 30% від пасажиропотоку 2019 р. За прогнозами Європейської організації з безпеки повітряної навігації EUROCONTROL у найкращому разі трафік рівня 2019 р. відновиться до 2024 р., а найгіршому - не повернеться навіть до 2029 р.

Наступним кроком оцінки інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» було досліджено показники мікрорівня: ліквідність та рентабельність підприємства, його платоспроможність та ділова активність, а також ділова репутація та імідж керівництва. За результатами аналізу фінансових показників, досліджуваній організації було надано оцінку фінансового стану в 40 балів із 60 можливих. Усі показники ліквідності підприємства мають значення нижче нормативу, більш того, спостерігається тенденція їх подальшого зменшення, що свідчить про неефективне управління фінансовими ресурсами. Подібна тенденція була зафіксована й при аналізі показників платоспроможності. КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» здатне профінансувати лише 24% своїх активів за рахунок власного капіталу, підприємство має значну фінансову залежність від зовнішніх кредиторів.

Аналіз ділової активності виявив ряд проблем в організації: різкий спад оборотності активів, а також кредиторської та дебіторської заборгованостей (при значному рості строків їх погашення), спад оборотності матеріальних запасів та власного капіталу. Тобто, при аналізі фінансового стану підприємства було виявлено ряд проблем, проте вони не є критичними, а вирішити їх можна шляхом корегування політики управління фінансами підприємства. Також були виявлені й позитивні результати оцінки фінансового стану КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» - показники рентабельності підприємства.

Так як КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» має комунальну форму власності, а засновник підприємства є Запорізька міська рада, то оцінка показника репутації та іміджу керівництва розглядалась через діяльність голови міської ради. Для об'єктивної оцінки цього показника, було досліджено матеріали та рейтинги відомих аналітичних й інформаційних порталів. На основі відкритих даних ділова репутація та імідж керівництва КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» була оцінена в 5,75 балів із 10 можливих.

Відповідно до представленого дослідження, інвестиційна привабливість КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» складає 61,01 балів із 100 можливих, що означає середній ступінь інвестиційної привабливості і пояснюється низкою факторів, серед яких: низький показник ІКМ міста; низький рівень розвитку галузі; неефективна фінансова політика підприємства та невисокий рівень ділової репутації й іміджу керівництва.

Проте, визначення рівня інвестиційної привабливості не є кінцевою метою для організації, що прагне отримати інвестиції. Необхідна розробка та впровадження стратегії та заходів із підвищення інвестиційної привабливості підприємства, які спрямовуються на залучення нових інвесторів та на покращення умов інвестування.

Сьогодні запорізький аеропорт не має стратегії, тому в роботі запропонована власна розробка - Стратегія підвищення інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», при створенні якої брались до уваги стратегії та проекти розвитку й інвестування країни, міста, галузі, які взаємодоповнюють одна одну.

Метою Стратегії є забезпечення високого рівня інвестиційної привабливості КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» для збереження та зміцнення його позицій на українському та європейському ринках, гармонійний розвиток підприємства, як складової частини національної транспортної системи України, та його подальша інтеграція до світової авіатранспортної мережі.

Запропонована Стратегія передбачає втілення ряду стратегічних цілей: інтеграція КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» у систему провідних українських транзитних аеропортів; розвиток інфраструктури для забезпечення задоволеності клієнтів, пасажирів та гостей аеропорту; зміцнення фінансового стану підприємства; зміцнення показників України в рейтингу «Doing business»; підвищення рівня ІКМ м. Запоріжжя.

Кожна стратегічна ціль включає декілька операційних цілей, які, в свою чергу, передбачають виконання системи завдань.

Сьогодні КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» реалізує проект з приведення інфраструктури підприємства до міжнародних стандартів та здійснення будівництва пасажирського терміналу, реконструкції та капітального ремонту об'єктів організації, що надасть можливість залучити до співпраці нових авіаперевізників, таких як Lufthansa Group, Wizz Air, RyanAir, що в результаті розширить географію польотів та відкриття нових напрямків до Німеччини, Австрії, Угорщини, Польщі, Італії, Греції, Грузії, Туреччини тощо.

Проект частково фінансується за рахунок коштів місцевих бюджет. Для отримання державної підтримки підприємством була розроблена інвестиційна пропозиція. Згідно з Інвестиційною пропозицією «Будівництво пасажирського терміналу та обслуговуючих споруд КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» на вул. Блакитна, 4 у Шевченківському районі м. Запоріжжя», проект дасть можливість збільшити пасажиропотік запорізького аеропорту; підвищити рівень якості обслуговування клієнтів, пасажирів та гостей аеропорту; підвищити рівень безпеки аеропорту; залучити більшу кількість авіакомпаній-партнерів; поліпшити туристичну привабливість м. Запоріжжя та Запорізької області, що в кінцевому результаті призведе до підвищення попиту на авіаційні перевезення з аеропорту м. Запоріжжя та, як наслідок, до зростання прибутків та відрахувань до Державного та міського бюджетів.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про інвестиційну діяльність : Закон України від 18 вер. 1991 р. № 1560-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text> (дата звернення: 12.05.2020).
2. Податковий кодекс України : Відомості Верховної Ради України (ВВР) від 02 груд. 2012 р., ред. від 02 квіт. 2020 р. № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 12.05.2020).
3. Фінансово-економічний словник / за ред. О.С. Юніна, О.О. Круглова, М.О. Савельєва. Дніпро : Видавець Біла К. О., 2018. 164 с.
4. Термінологічний словник з питань запобігання та протидії легалізації (відмиванню) доходів, одержаних злочинним шляхом, фінансуванню тероризму, фінансуванню розповсюдження зброї масового знищення та корупції / за ред. А.Г. Чубенка, М.В. Лошицького, Д.М. Павлова, С.С. Бичкова. Київ : Юнін: Ваїте, 2018. 826 с.
5. Бланк І.О., Ситник Г.В., Андрієць В.С. Управління фінансами підприємств : підручник. Київ : Київ. нац. торг.- екон. ун-т, 2017. 792 с.
6. Нечаєва І.А. Теоретичні основи інвестиційного розвитку промислового підприємства. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності* : Зб. наук. праць. 2010. Т.3. С.104-107.
7. Колупаєв Ю.Б., Залюбовська С.С., Мельничук І.О. Проблеми залучення інвестиційних ресурсів в економіку України. *Економічна наука. Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 8. С. 26-29
8. Малько Є.С. Інвестиційний клімат та інвестиційна привабливість України: чинники їх формування в сучасних умовах. *Економіка та управління національним господарством. Актуальні проблеми економіки*. 2015. № 3 (165). С. 100-105

9. The Bleyzer Foundation. Investment Climate Survey. Ukraine's investment climate survey. 2016. P. 24. URL: [https://bleyzerfoundation.org/files/tbf\\_reports/Investment%20Climate%20Survey%20Final%20Results%202016.pdf](https://bleyzerfoundation.org/files/tbf_reports/Investment%20Climate%20Survey%20Final%20Results%202016.pdf) (Last accessed: 22.08.2020).

10. The World Bank. IBRD. IDA. Doing business. Measuring business regulations. Methodology. URL: <https://www.doingbusiness.org/en/methodology> (Last accessed: 22.10.2020).

11. Doing business. Ukraine. Economy profile Ukraine. Comparing business regulation in 190 Economies. World Bank Group. 2020. P. 68. URL: <https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/country/u/ukraine/UKR.pdf> (Last accessed: 19.10.2020).

12. Розвиток підприємства. Doing business. *Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України* : офіційний веб-сайт. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=05376d6c-3772-4027-ac6f-73e33e2905a8&title=DoingBusiness2019#:~:text=%D0> (дата звернення: 19.10.2020).

13. Каркіч І.О. Інвестиційна привабливість регіонів України. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Економіка праці та регіональна економіка*. 2017. № 4 (32). С. 88-91.

14. Кузяків О., Ангел Є., Федець І. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій. ІКМ. Аналітичний звіт. Індекс конкурентоспроможності міст 2019-2020. Ч. 1. Аналіз результатів дослідження. Київ, 2020. 193 с. URL: [http://www.ier.com.ua/files/Projects/2020/MCI/reports1/MCI\\_2019-2020\\_Part%201\\_UKR.pdf](http://www.ier.com.ua/files/Projects/2020/MCI/reports1/MCI_2019-2020_Part%201_UKR.pdf) (дата звернення: 19.10.2020).

15. Кузяків О., Ангел Є., Федець І. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій. ІКМ. Аналітичний звіт. Індекс конкурентоспроможності міст 2019-2020. Ч. 2. Профілі міст. Київ, 2020. 424 с.

URL: [http://www.ier.com.ua/files/Projects/2020/MCI/reports1/MCI\\_2019-2020\\_Part%202\\_Profiles\\_UKR.pdf](http://www.ier.com.ua/files/Projects/2020/MCI/reports1/MCI_2019-2020_Part%202_Profiles_UKR.pdf) (дата звернення: 19.10.2020).

16. Овчаренко Т.С., Степанова А.А. Методичні підходи щодо визначення інвестиційної привабливості галузей України. *Молодий вчений*. 2017. № 5 (45). С. 684-689.

17. Халатур С.М. Інвестиційна привабливість галузі сільського господарства України з урахуванням фактору ризику. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2016. Вип. 24 (1). С. 59-62.

18. Костюкевич Р.М. Інвестиційний менеджмент : навч. посібник. Рівне : НУВГП, 2011. 270 с.

19. Нечаєва І.А. Визначення факторів інвестиційного розвитку металургійних підприємств у кризових умовах. *Економічний аналіз : Зб. наук. праць каф. екон. аналізу Тернопільського національного екон. ун.* 2010. Том 5. С. 299-304.

20. Скалюк Р.В., Лоїк О.І. Оцінка інвестиційної привабливості підприємства. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2016. № 1. С. 115-122.

21. Матюшенко О.І. Міжнародний інвестиційний менеджмент : навч. посібник. Харків : Вид. ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2014. 520 с.

22. Про затвердження Методики інтегральної оцінки інвестиційної привабливості підприємств та організацій Агентства з питань запобігання банкрутству підприємств та організацій : наказ М-ва юстиції України від 23 лют. 98 р. № 22.

23. Нечаєва, І.А., Коляда К.Г., Пуліна Т.В. Методика оцінки інвестиційної привабливості ІТ-компанії за допомогою показників аналізу акцій та інтегрального показника інвестиційної привабливості. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 19. С. 41–45.

24. Гуторов О.І. Інвестиційний менеджмент : курс лекцій. Харків : Харк. нац. аграр. ун-т, 2014. 203 с. URL:

<http://dspace.knau.kharkov.ua/jspui/bitstream/123456789/559/1/%D0%86%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%86%D1%96%D0%B9%D0%BD%D0%B8%D0%B9%20%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D0%B4%D0%B6%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82.pdf> (дата звернення: 05.04.2020).

25. Бутко М.П., Бутко І.М., Дітковська М.Ю. Менеджмент інвестиційної діяльності : підручник. Київ, 2018. 480 с.

26. Жукова Ю.С. Формирование инвестиционной политики на основе оценки инвестиционной привлекательности предприятия (на примере сельскохозяйственных предприятий). *Международный научно-исследовательский журнал. Экономические науки*. 2017. № 7(61). С. 9-12.

27. Матюшенко І. Ю. Інвестування (в контексті міжнародної інтеграції України) : навч. посібн. Харків : ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2013. 396 с.

28. Господарський кодекс України : Відомості Верховної Ради України (ВВР) від 16 січн. 2003 р., ред. від 02 квіт. 2020 р. № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 25.07.2020).

29. Вінник О. М. Господарське право: курс лекцій для студ. вищ. навч. закл. ек. та юр. фак. Київ : Атіка, 2004. 624 с.

30. Нечаєва І. А., Циба О. М. Особливості фінансування комунальних підприємств (установ, організацій). *Підприємництво і торгівля: тенденції розвитку*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., 23-24 травн. 2019 р. Одеса: Одеський національний політехнічний університет, 2019. С.152-154.

31. Про Підвищення контролю за фінансово-господарську діяльністю підприємств комунальної власності за міста, збереженням та ефективністю використання ними комунального майна : Рішення Миколаївської Міської Ради від 24 лют. 2006 р. № 370. URL: <https://mkrada.gov.ua/documents/7476.html?PrintVersion> (дата звернення: 22.06.2020).

32. Як фінансування комунальних підприємств спотворює конкуренцію? *Центр Економічної Стратегії* : веб-сайт. Прохоров Б.,

Лоневський О. 20 травн. 2020 р. URL: <https://ces.org.ua/how-does-utility-financing-impairs-competition/> (дата звернення: 27.07.2020).

33. Твердь О.В. Проблеми залучення інвестицій в житлово-комунальне господарство та шляхи їх подолання. *Молодий вчений*. 2017. № 3(43). С. 855-859. URL: <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2017/3/195.pdf> (дата звернення: 18.06.2020).

34. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21 травн. 1997 р., ред. від 14 травн. 2020 р. № 1009-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 18.06.2020).

35. Про оренду землі : Закон України від 06 жовт. 1998 р., ред. від 14 травн. 2020 р. № 161-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/161-14#Text> (дата звернення: 23.06.2020).

36. Манзюк В.В. Правове забезпечення залучення інвестицій у сферу комунального господарства міста. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Сер. Право*. 2015. Вип. 35. Ч. 1. Том 1. С. 69-73.

37. Галенко С.С. Комплексні підходи до аналізу господарської діяльності комунальних підприємств. *Ефективна економіка*. 2011. №4. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=513> (дата звернення: 18.06.2020).

38. Індекс конкурентоспроможності міст України. Звіт 2019/2020. *Інститут економічних та політичних досліджень*. URL: [http://www.ier.com.ua/ua/mci/Report\\_19-20](http://www.ier.com.ua/ua/mci/Report_19-20) (дата звернення: 18.10.2020).

39. Хто і як інвестує в Україну. Маркевич К. *Разумков центр*. 2019. URL: <https://razumkov.org.ua/statti/khto-i-iaak-investuie-v-ukrainu> (дата звернення: 18.10.2020)

40. Рейтинг. Бізнес в офіційних цифрах. Регіони/інвестиції. 2018. Вип. № 5-6, 65 с. URL: [https://rating.zone/wp-content/uploads/2019/01/rating\\_5-6\\_all\\_light\\_razvoroty\\_.pdf](https://rating.zone/wp-content/uploads/2019/01/rating_5-6_all_light_razvoroty_.pdf) (дата звернення: 18.10.2020).

41. Інвестиції в аеропорти світу й України. Новіков К. *Укрінформ*.



*Мультимедійна платформа іномовлення України* : веб-сайт. 2019. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2725005-investicii-v-aeroporti-svitu-j-ukraini.html> (дата звернення: 10.10.2020).

42. Політика чи бізнес: чому та як модернізують регіональні аеропорти. Гришина О. *MINTRANS* : веб-сайт. 2020. URL: <https://mintrans.news/avia/politika-chi-biznes-chomu-ta-yak-modernizuyut-regionalni-aeroporti> (дата звернення: 21.10.2020 р.).

43. Програма «Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 р.» : пост-ва Каб. Мін. України від 24 лют. 2016 р. № 126, с. 39.

44. IATA Revises 2020 Passenger Traffic Forecast Down for the Middle East. *IATA* : website. 21 October 2020. URL: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-10-21-01/> (Last accessed: 21.10.2020).

45. EUROCONTROL Five-Year Forecast 2020-2024. *EUROCONTROL Supporting European Aviation* : website. 4 November 2020. URL: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024?fbclid=IwAR1LAL122yWkQBQuLLbhNdRLHwNfDbq2mYD2GGDtIlwodAxYz2ht-ITo89Kw> (Last accessed: 21.10.2020).

46. Мери міст. Відповідальність. *Слово і діло. Аналітичний портал* : веб-сайт. URL: <https://www.slovoidilo.ua/rejtyngy/golovy-miskyh-rad> (дата звернення: 21.10.2020).

47. Місцеві вибори в Україні. Рейтинг міських голів 2020. *Кореспондент.net* : веб-сайт. 2020. URL: <https://ua.korrespondent.net/ukraine/politics/4200057-reitynh-miskykh-holiv-2020> (дата звернення: 21.10.2020).

48. Статут комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» (нова редакція) : затв. ріш. міськ. ради від 25 січн. 2017 р. № 50. URL: [https://zp.gov.ua/upload/editor/statut\\_aeroporta.pdf](https://zp.gov.ua/upload/editor/statut_aeroporta.pdf) (дата звернення: 07.09.2020).

49. Стратегія сталого розвитку України до 2030 року : проект Закону

України від 07 серп. 2018 р. № 9015. с. 112. URL: [file:///C:/Users/%D0%90%D0%BB%D1%91%D0%BD%D0%BA%D0%B0/Desktop/UNDP\\_Strategy\\_v06-optimized.pdf](file:///C:/Users/%D0%90%D0%BB%D1%91%D0%BD%D0%BA%D0%B0/Desktop/UNDP_Strategy_v06-optimized.pdf) (дата звернення: 18.10.2020).

50. Стратегія розвитку міста Запоріжжя до 2028 року : затв. ріш. міськ. ради від 20 груд. 2017 р. № 57. с. 85. URL: [https://zp.gov.ua/upload/editor/strategiya\\_izm.pdf](https://zp.gov.ua/upload/editor/strategiya_izm.pdf) (дата звернення: 18.10.2020).

51. Авіаційна транспортна стратегія України на період до 2030 року : розпорядж. Каб. Мін. України від 30 травн. 2018 р. № 430-р. с. 22. URL: [https://docs.google.com/viewer?embedded=true&url=https://mtu.gov.ua/files/Dok\\_PROEKT/%D0%90%D0%B2%D1%96%D0%B0%D1%86%D1%96%D0%B9%D0%BD%D0%B0%20%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%20%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F%202030.docx](https://docs.google.com/viewer?embedded=true&url=https://mtu.gov.ua/files/Dok_PROEKT/%D0%90%D0%B2%D1%96%D0%B0%D1%86%D1%96%D0%B9%D0%BD%D0%B0%20%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%20%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F%202030.docx) (дата звернення: 18.10.2020).

52. Забезпечення належної та безперебійної роботи комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» : ріш. міськ. ради від 25 вересн. 2019 р. № 18. URL: <https://zp.gov.ua/uk/documents/item/37892> (дата звернення: 18.10.2020).

53. Будівництво пасажирського терміналу та обслуговуючих споруд КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя». *Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України. Державний фонд регіонального розвитку* : веб-сайт. URL: <http://dfrr.minregion.gov.ua/region-tz?NID=6022> (дата звернення: 19.10.2020).

54. Реконструкція аеродрому та будівництво нового терміналу в аеропорту Запоріжжя. *Інвестиційний портал Запорізької області* : веб-сайт. URL: <https://investment.zoda.gov.ua/uk/rekonstrukciya-aerodromu-ta-budivnictvo-novogo-terminalu-v-aeroportu-zaporiggya> (дата звернення: 19.10.2020).

55. ГОСТ 12.0.003-74. Система стандартів безпеки праці. Опасные и вредные производственные факторы. Классификация. [Введ. 1976-01-01]. Москва: Госстандарт СССР, 1974. 4 с. (Межгосударственный стандарт)
56. ПУЕ-2017. Правила улаштування електроустановок. [На заміну ПУЕ-86 ; чинний з 2017-08-21]. Київ : Міненерговугілля України, 2017. 617 с.
57. НПАОП 40.1-1.21-98. Правила безпечної експлуатації електроустановок споживачів. [На заміну ДНАОП 0.00.1.21-84 ; чинний з 1998-01-09]. Київ : Мінпраці України, 1998. 89 с. (Нормативно-правовий акт охорони праці)
58. 90/270/ЄЕС. Про мінімальні вимоги безпеки та здоров'я при роботі з екранними пристроями. [Чинний від 1990-05-29]. Брюссель. : Рада Європейських співтовариств, 1990. 14 с. (Директива) URL: <http://docs.pravo.ru/document/view/32704903/> (дата звернення: 09.11.2020).
59. НПАОП 0.00-7.15-18. Вимоги щодо безпеки та захисту здоров'я працівників під час роботи з екранними пристроями. [На заміну НПАОП 0.00-1.28-10 ; чинний від 2018-05-18]. Київ : Мінсоцполітики України, 2018. 6 с. (Нормативно-правовий акт охорони праці). URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0508-18> (дата звернення: 09.11.2020).
60. ДСанПіН 3.3.2.007-98. Державні санітарні правила і норми роботи з візуальними дисплейними терміналами електронно-обчислювальних машин. [Чинний від 1998-12-10]. Київ : МОЗ України, 1998. (Державні санітарні правила та норми). URL: <http://mozdocs.kiev.ua/view.php?id=2445> (дата звернення: 09.11.2020).
61. ДБН В.2.5-28-2018. Природне і штучне освітлення. [На заміну ДБН В.2.5-28-2006 ; чинний з 2019-03-01]. Київ : Мінрегіон України, 2018. 133 с. (Державні будівельні норми України).
62. ДСН 3.3.6.042-99. Санітарні норми мікроклімату виробничих приміщень. [Чинний від 1999-12-01]. Київ : МОЗ України, 1999. 106 с.

(Державні санітарні норми). URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/rada/show/va042282-99>. (дата звернення: 09.11.2020).

63. ГОСТ 12.1.005-88. Система стандартів безпеки труда. Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны. [На заміну ГОСТ 12.1.005-76 ; чинний з 1989-01-01]. Москва : МОЗ СРСР, 1988. 50 с. (Міждержавний стандарт).

64. ДБН В.2.5-67:2013. Опалення, вентиляція та кондиціонування. [На заміну СНиП 2.04.05-91 ; крім розділу 5 та додатка 22. ; чинний від 2014-01-01]. Київ : Мінрегіонбуд України, 2013. 149 с. (Державні будівельні норми України).

65. НАПБ А.01.001-14. Правила пожежної безпеки в Україні. [На заміну НАПБ А.01.001-04 ; чинний від 2014-12-30]. Київ : МВС України, 2014. 91 с. (Нормативний акт пожежної безпеки).

66. ДСТУ EN 2:2014. Класифікація пожеж (EN 2:1992; EN 2:1992/A1:2004, IDT). [На заміну ГОСТ 27331-87 ; чинний з 01.01.2016]. Київ : Мінекономрозвитку України, 2014. 7 с. (Державний Стандарт України).

67. ДСТУ Б В.1.1-36:2016. Визначення категорій приміщень, будинків та зовнішніх установок за вибухопожежною та пожежною небезпекою. [На заміну НАПБ Б.03.002-2007 ; чинний від 2017-01-01]. Київ : Мінрегіонбуд України, 2016. 66 с. (Державний Стандарт України).

68. ДБН В.1.1-7:2016. Пожежна безпека об'єктів будівництва. Загальні вимоги. [На заміну ДБН В.1.1.7-2002 ; чинний від 2017-06-01]. Київ : Мінрегіон України, 2017. 47 с. (Державні будівельні норми).

69. ДБН В.2.5-56:2014. Системи протипожежного захисту. [На заміну ДБН В.2.5-56:2010 ; СНиП 2.04.05-91 (розділи 5 та 22) ; чинний від 2015-07-01]. Київ : Мінрегіон України, 2014. 191 с. (Державні будівельні норми).

70. Правила експлуатації та типових норм належності вогнегасників. [На заміну НАПБ Б.03.001-2004 ; чинний від 2018-02-23]. Київ : МВС України, 2018. 23 с. (Правила).

71. Кодекс цивільного захисту України : Відомості Верховної Ради України (ВВР) від 02 жовтн. 2012 р., ред. від 16 жовтн. 2020 р. № 5403-VI. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5403-17> (дата звернення: 12.11.2020).

72. Шоботов В. М. Цивільна оборона : навч. посіб. Вид. 2-ге, переробл. Київ : Центр навчальної літератури, 2006. 438 с.

73. Нечаєва І. А., Оболадзе А. Н. Порівняльний аналіз понять «інвестиційна привабливість», «репутація» та «імідж». *Тиждень науки-2020. Факультет економіки та управління* : тези доп. наук.-практ. конф., 13–17 квітн. 2020 р. Запоріжжя : НУ «Запорізька політехніка», 2020. С. 228-230. URL: [https://zp.edu.ua/uploads/dept\\_s&r/2020/conf/4.1/TN\\_2020-FEU.pdf](https://zp.edu.ua/uploads/dept_s&r/2020/conf/4.1/TN_2020-FEU.pdf) (дата звернення: 24.10.2020).

74. Оболадзе А.Н. Формування методу оцінки репутації території. *Інноваційні пріоритети у розвитку науки* : зб. наук. матеріалів XXVII Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., 18 лют. 2019 р. Ч. 1. Вінниця, 2019. С. 34-37.

75. Оболадзе А.Н., Нечаєва І.А. Багатофакторна модель оцінки інвестиційної привабливості підприємства. *Науковий вісник Мукачівського державного університету. Сер. Економіка*. 2020. № 2(14).

76. Оніщенко І.О. Інвестиційна привабливість України: проблеми та шляхи їх вирішення. *Траєкторія науки. Електронний науковий журнал. Розділ «Бізнес та адміністрування»*. 2016. № 3(8). С. 289-294.

77. Сізова Н.Д., Петрова О.О., Камардін А.С. Експертна система «Інвестиційна привабливість обласних центрів України». *Комп'ютерні науки*. 2016. № 2. С. 29-32.

78. Роганова Г.О. Інвестиційна привабливість підприємств: сутність, фактори впливу, методичні підходи. *International Journal of Innovate Technologies in Economy*. 2019. № 4(24). С. 28-34.

79. Безхлібна А.П. Інвестиційна привабливість як чинник розвитку туристичної галузі запорізького регіону. *Scientific Journal 'ScienceRise'*. 2016. № 5/1(20). С. 32-36.

80. Петренко К.В. Інвестиційний клімат України в умовах інтеграції: проблеми та напрямки покращення. *БізнесІнформ. Сер. Економіка. Інвестиційні процеси*. 2017. № 7. С. 71-75.
81. Дикань О.В., Новак Т.О. Теоретичні та методологічні підходи до стратегії інвестиційної привабливості України. *Вісник економіки транспорту і промисловості. Сер. Економіка. Інвестиційна та інноваційна діяльність*. 2017. № 59. С. 195-199.
82. Бервено О.В., Міршніченко Ю.В. Стимулювання інвестиційної діяльності торговельних підприємств. *Проблеми економіки. Сер. Економіка та управління підприємствами*. 2017. № 1. С. 172-177.
83. Стеблюк Н.Ф., Опаренко В.В. Матрична модель оцінки інвестиційної привабливості промислових підприємств. *Вісник економічної науки України*. 2019. № 2(37). С. 176-178.
84. Біловодська О.А. Формування і реалізація інвестиційних стратегій інноваційного розвитку підприємств: сутність, основні складові та оцінка. *БізнесІнформ. Сер. Економіка. Економіка підприємств*. 2016. № 11. С. 204-210.
85. Корепанов Г.С. Формування системи статистичних показників інвестиційної привабливості регіонів України. *БізнесІнформ. Сер. Економіка. Економіко-математичне моделювання*. 2016. № 5. С. 92-98.
86. Чумак Л.Ф., Івченко М.М. Управління інвестиційною привабливістю підприємства. *БізнесІнформ. Сер. Економіка. Інвестиційні процеси*. 2018. № 9. С. 71-76.
87. Хаустова К.М. Теоретичні підходи до оцінки регіонального потенціалу галузі. *БізнесІнформ. Сер. Економіка. Регіональна економіка*. 2017. № 1. С. 127-131.
88. Григор'єв О.Ю., Береговий В.С., Микитин О.З. Аналізування конкурентної позиції ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» в умовах євроінтеграції України. *БізнесІнформ. Сер. Економіка. Економіка транспорту і зв'язку*. 2019. № 3. С. 176-181.

89. Ареф'єва О.В., Сімкова Т.О., Лисиця Ю.Б. Організаційно-економічне забезпечення управління якістю послуг авіатранспортних підприємств. *БізнесІнформ. Сер. Економіка. Економіка транспорту і зв'язку*. 2018. № 12. С. 224-231.

90. Малахівська Г.В. Стратегічні перспективи розвитку ринку авіаційних перевезень України. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2018. №3 (202). С. 99-106.

91. Гапоненко Г.І., Василенко А.В. Тенденції розвитку лоукост-авіакомпаній в Україні та їх вплив на вітчизняний туристичний ринок. *БізнесІнформ. Сер. Економіка. Економіка торгівлі та послуг*. 2020. № 1. С. 189-196.

92. Філіпковська Л.О., Муратов В.В. Перспективні напрями розвитку транспорту України. *Економіка транспортного комплексу*. 2017. № 29. С. 69-85.

93. Пакулін С.Л. Обґрунтування стратегічного плану розвитку державного підприємства. *Траєкторія науки. Електронний науковий журнал. Розд. Економічні науки*. 2016. № 5(10). С. 144-164.

94. Пакулін С.Л., Пакуліна А.А. Управління сталим розвитком сучасного підприємства. *Траєкторія науки. Електронний науковий журнал. Розд. Бізнес та адміністрування*. 2016. № 3(8). С. 2.1-2.17.

95. Євсєєва О.О. Формування державної політики стратегічного розвитку територій України в умовах євроінтеграції і глобалізації. *Траєкторія науки. Електронний науковий журнал. Розд. Бізнес та адміністрування*. 2016. №3 (8). С. 116-131.

96. Пакуліна А.А., Пакуліна Г.А. Раціоналізація інформаційних потоків і вдосконалення системи показників соціально-економічного моніторингу розвитку регіонів. *Траєкторія науки. Електронний науковий журнал. Розд. Бізнес та адміністрування*. 2016. № 2(7). С. 257-275.

97. Слободянюк Н.О., Науменко О.Д. Фінансові інвестиції в умовах нестабільності національної економіки. *БізнесІнформ. Сер. Економіка. Фінанси, грошовий обіг і кредит*. 2017. № 5. С. 177-184.

98. Новікова І. Європейська орієнтація України: історичні особливості та сучасні тенденції у контексті реалізації стратегічних рішень. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Сер. Економіка*. 2016. № 8(185). С. 22-29.

99. Тарасюк А.В., Ліскова Г.А. Стан, проблеми і перспективи розвитку підприємств комунальної сфери в Україні. *Вісник ХНТУ. Сер. Соціальні та поведінкові науки*. 2019. № 3(70). С. 245-251.