ЗАТВЕРДЖЕНО

Міністр інфраструктури України

_____

«28» липня 2015 року

СТРАТЕГІЧНИЙ ПЛАН РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО «МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ «БОРИСПІЛЬ»

на період 2015-2019

Редакція 02

травень 2015

Зміст

1. Резюме стратегії розвитку ДП МА «Бориспіль» 4
2. Загальна інформація 6
3. Аналіз поточного стану діяльності 8
3.1. Аналіз зовнішнього середовища 8
3.1.1. Зона покриття аеропорту 8
3.1.2. Аналіз конкурентного середовища 9
3.2. Аналіз ринку авіакомпаній та пасажиропотоків 13
3.3. Резюме щодо аналізу ринку 13
3.4. Аналіз внутрішнього середовища 14
3.4.1. Фінансова діяльність 14
3.4.1.1. Активи 14
3.4.1.2. Фінансування діяльності 16
3.4.1.3. Фінансові результати 18
3.4.2. Маркетингова діяльність 19
3.4.3. Виробнича діяльність 20
3.4.3.1. Обсяг реалізованої продукції 20
3.4.3.2. Виробничі потужності 21
3.4.4. Інвестиційна програма на 2015 рік 22
3.4.5. Перелік основних показників, що характеризують економічний потенціал суб'єкта господарювання 24
3.4.6. Розвиток трудового потенціалу 25
4. Стратегічні цілі 26
5. Реалізація стратегічного плану розвитку (основні завдання) 27
5.1. Проекти розвитку інфраструктури аеропорту. 27
5.1.1. Реконструкція перону для повітряних суден термінального комплексу «D» 27
5.1.2. Будівництво паркінгу в ДП МА «Бориспіль» 29
5.1.3. Розвиток паливозаправного комплексу аеропорту. Будівництво насосно-фільтраційної станції ЦЗС 29
5.1.4. Реконструкція периметрової огорожі території ДП МА «Бориспіль» (з сигналізацією, відеоспостереженням). 30
5.2. Впровадження системи мотивації авіаперевізників 31
5.3. Ініціативи щодо спрощення процедури оренди 32
5.4. Розвиток комерційної діяльності в сфері неавіаційних послуг 32
6. План об’ємних та фінансових показників 32

6.1. Обсяги авіаперевезень 32
6.2. Фінансові показники ДП МА «Бориспіль» 34
6.3. Фінансування діяльності Аеропорту 35

Резюме стратегії розвитку ДП МА «Бориспіль»

Аеропорт «Бориспіль» є найбільшим міжнародним аеропортом України, який забезпечує близько 65% авіаційних пасажирських перевезень України і є базою для провідних українських авіакомпаній.

Аеропорт розташований на перетині багатьох повітряних трас, що поєднують Азію з Європою та Америкою. Близько 50 національних та зарубіжних авіакомпаній здійснюють з «Борисполя» перевезення пасажирів та вантажів за понад 100 регулярними маршрутами.

Тому аеропорт не має задовольнятися статусом повітряних воріт України та її столиці, а й вести боротьбу за позицію міжнародного хабу, який забезпечить трансферне обслуговування пасажирів в регіоні від московського авіаційного вузла на півночі до стамбульського на півдні.

Основними факторами реалізації стратегії є:

- Сильний базовий авіаперевізник, який слідує стратегії хабу;
- Гнучка система мотивації авіаперевізників, спрямована на розвиток нових напрямків, далекомагістральної програми, трансферних пасажиропотоків;
- Розвиток сфери неавіаційної діяльності;
- Забезпечення операційної ефективності в першу чергу при обслуговуванні трансферних пасажирів, забезпечуючи мінімальний час стиковки;

Реалізація стратегії розвитку аеропорту дозволить забезпечити у 2019 році пасажиропотік на рівні 8.0 млн. пасажирів, що на 22.6% перевищує заплановані показники 2015 ріку. Аеропорт у 2019 році отримає дохід у розмірі 3.2 млрд. грн. та згідно фінансової моделі зможе отримати у 2019 році чистий прибуток на рівні 760 млн. грн., що більш ніж на 593 млн. грн. перевищує план 2015 року.

Критичним елементом стратегії аеропорту є впровадження системи мотивації авіаперевізників, яка буде направлена на розвиток нових напрямків та трансферних авіаперевезень.

Нижче наведений SWOT аналіз аеропорту «Бориспіль», що ґрунтується на аналізі ринку та можливостей розвитку аеропорту:

Сильні сторони	Слабкі сторони
- Можливості льотного поля (ЗПС № 1 дозволяє обслуговувати далекомагістральні рейси); - Базовий аеропорт для провідних українських авіакомпаній; - Наявні можливості для розширення інфраструктури без	- Високий рівень формальностей при перетині Державного кордону (прикордонна та митна служби), що перешкоджає збільшенню трансферного пасажиропотоку; - Недостатньо розвинена трансферна інфраструктура; - Відносно висока собівартість

суттєвих додаткових витрат; - Велика частка міжнародних авіаперевезень; - Наявність мережі трансконтинентальних рейсів.	послуг, що надаються аеропортом; - Недостатній розвиток доступної комерційної інфраструктури (магазини, пункти харчування, транспорт)
Можливості	**Загрози**
- Географічне положення, що сприяє розвитку мережі маршрутів; - Зміцнення позиції базової авіакомпанії (нарощування обсягів перевезень і стикувальних рейсів); - Можливе скасування візового режиму з країнами Євросоюзу; - Відкладений попит на авіаперевезення, що має буде задоволений після стабілізації ситуації в країні.	- Падіння привабливості України для потенційних пасажирів внаслідок ведення бойових дій, складна соціально-політична ситуація в країні; - Економічна криза, падіння купівельної спроможності населення; - Більш успішний та динамічний розвиток аеропортів конкурентів.

На підставі проведеного SWOT аналізу визначені наступні пріоритетні напрямки:

- ✈ співпраця з авіакомпаніями в частині стимулювання до відкриття нових напрямків польотів та збереження існуючих маршрутів з метою відновлення пасажиропотоку та збільшення частки трансферного пасажиропотоку;
- ✈ розвиток інфраструктури для обслуговування трансферних пасажирів;
- ✈ впровадження заходів з підвищення рівня обслуговування пасажирів, в першу чергу, в частині надання неавіаційних послуг;
- ✈ посилення заходів з підтримання рівня безпеки;
- ✈ зниження витрат (cost cutting), в тому числі зниження собівартості послуг;
- ✈ наближення до профілю успішних іноземних аеропортів без зростання боргового навантаження (застосування аутсосингу).

Загальна інформація

Стратегічний план розвитку Державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» розроблений на підставі наказу Міністерства інфраструктури України від 20.01.2014 №29 «Про проведення узгодженої інвестиційної політики в установах, організаціях та на підприємствах, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України» відповідно до Методичних рекомендацій з питань методологічного забезпечення складання середньо - та довгострокових стратегічних планів розвитку державних підприємств, державних акціонерних товариств та господарських структур, затверджених наказом Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 14.08.2013 №971.

Загальні відомості про ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО "МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ "БОРИСПІЛЬ" (надалі – ДП МА «БОРИСПІЛЬ»):

Ідентифікаційний код (код ЄДРПОУ): 20572069

Організаційно-правова форма: Державне підприємство.

Суб'єкт управління: Міністерство інфраструктури України, Код ЄДРПОУ 37472062.

Місцезнаходження підприємства: 08307, Київська область, м. Бориспіль, ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО "МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ "БОРИСПІЛЬ"

Основні види діяльності за КВЕД-2010:

- **52.23 Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту;**
- 47.17 Діяльність посередників у торгівлі продуктами харчування, напоями та тютюновими виробами;
- 46.19 Діяльність посередників у торгівлі товарами широкого асортименту;
- 85.59 Інші види освіти, н.в.і.у;
- 47.25 Роздрібна торгівля напоями в спеціалізованих магазинах;
- 52.10 Складське господарство;
- 55.10 Діяльність готелів і подібних засобів тимчасового розміщування;
- 68.20 Надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого майна;
- 35.30 Постачання пари, гарячої води та кондиційованого повітря.

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 23.12.2004 №1734 «Про затвердження переліку підприємств, які мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави» ДП МА «Бориспіль» включено до переліку підприємств, які мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави.

ДП МА «Бориспіль» згідно із Законом України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації включений до переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації, але можуть бути корпоратизовані.

Згідно з Порядком складання та ведення зведеного переліку суб'єктів природних монополій, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 28.112012 року № 874-р, ДП МА «Бориспіль» віднесений до суб'єктів природних монополій за наступними товарними групами:

- забезпечення посадки та зльоту повітряного судна;
- забезпечення авіаційної безпеки;
- забезпечення наднормативної стоянки повітряного судна;
- забезпечення обслуговування пасажирів в аеровокзалі.

Відповідно до Статуту ДП МА «Бориспіль», затвердженого Міністерством інфраструктури України наказом від 29.06.2011 № 179 та зареєстрованого виконавчим комітетом Бориспільської міської ради Київської області від 29.06.2011, реєстраційний номер №13541050024000265, основною метою діяльності ДП МА «Бориспіль» є наземне обслуговування повітряних суден авіакомпаній, що використовуються на внутрішніх, міждержавних і міжнародних повітряних лініях, забезпечення авіаційної безпеки та безпеки польотів.

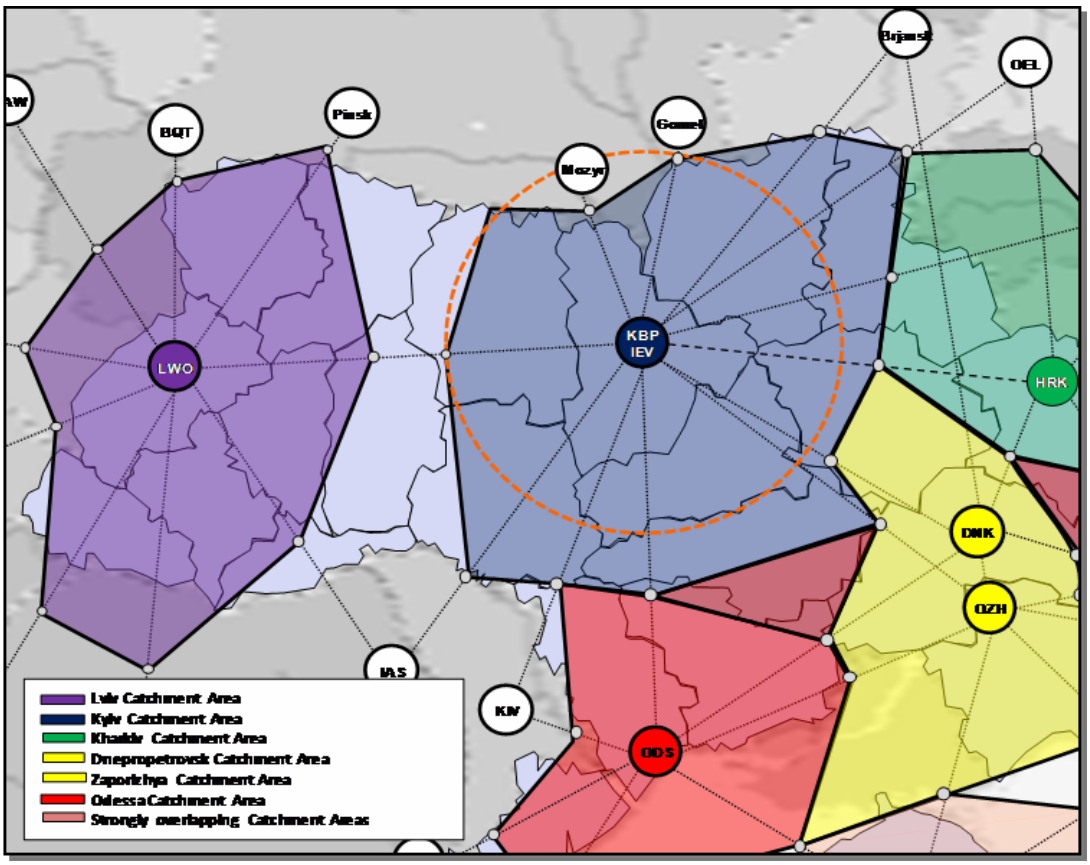
В ДП МА «Бориспіль» існують наступні об'єкти підвищеної небезпеки:

- Склад централізованої заправки літаків, розташований за адресою: Україна, Київська область, м. Бориспіль-7, код в державному реєстрі підвищеної небезпеки – 32.20572069.02.2, який має категорію небезпеки 2 (друга).
- Базовий склад ПММ, розташований за адресою: Україна, Київська область, м. Бориспіль-7, код в державному реєстрі підвищеної небезпеки – 32.20572069.01.2, який має категорію небезпеки 2 (друга).
- АЗС №1, розташований за адресою: Україна, Київська область,
- м. Бориспіль-7, код в державному реєстрі підвищеної небезпеки – 32.20572069.02.2, який має категорію небезпеки 2 (друга).
- АЗС №2, розташований за адресою: Україна, Київська область,
- м. Бориспіль-7, код в державному реєстрі підвищеної небезпеки – 32.20572069.02.2, який має категорію небезпеки 2 (друга).

1.1. Аналіз зовнішнього середовища

1.1.1. Зона покриття аеропорту

Зона покриття аеропорту показує основний потенціал для перевезень (за винятком трансферу), який може бути використаний будь-яким аеропортом з урахуванням його місця розташування і розташування його прямих конкурентів. Використання даного потенціалу визначається рядом аспектів. Основними є - мережа маршрутів аеропорту, можливість стикування рейсів, транспортна доступність аеропорту. На ілюстрації нижче зображена безпосередня зона покриття ДП МА «Бориспіль».



Синій сектор ілюструє безпосередню зону покриття аеропорту. Зона покриття демонструє точну географічну картинку охоплення території і проживаючих там людей. До уваги прийнято відстань від аеропорту «Бориспіль» до внутрішніх аеропортів-конкурентів, а також прилеглих іноземних міст і аеропортів. Зона покриття аеропорту включає в себе населення близько 12 млн. чоловік, що, таким чином, є базовим ринковим потенціалом.

Розвиток аеропорту за рахунок безпосередньої зони покриття є достатньо перспективним, оскільки місто Київ залишається головним діловим та

туристичним центром країни. Але слід зауважити, що розвиток за рахунок безпосередньої зони покриття є обмеженим кількістю населення, тому основний перспективний потенціал аеропорту полягає в розвитку та залученні трансферних пасажиропотоків з розширеної зони покриття.

1.1.2. Аналіз конкурентного середовища

Відповідно до визначень, даних ACI Europe (Airports Council International Europe), існує декілька видів конкуренції між аеропортами, що у випадку аеропорту «Бориспіль» можуть проявлятися як конкуренція:

- між хабами за далеко-(середньо-) магістральні маршрути і трансферні потоки;
- у сфері залучення нових рейсів;
- між аеропортами, у яких перетинаються зони покриття, або розташованими в одному місті;

Конкуренція між хабами за далеко-(середньо-) магістральні маршрути та трансферні потоки

Аеропорти-хаби можуть боротися за кілька ринкових сегментів для стикувань:

- трансфер з міжнародного на міжнародний рейс;
- трансфер з міжнародного на регіональний рейс;
- трансфер з регіонального на міжнародний рейс;
- трансфер з регіонального на регіональний рейс.

Конкуренція у сфері залучення нових рейсів

Цей тип конкуренції в основному відноситься до рейсів point-to-point. Без сумніву, існує безліч факторів, які можуть змусити авіакомпанію відкрити нові напрямки (нову пару міст) або поміняти аеропорт в тому ж місті. Роль аеропорту є дуже важливою для даного виду конкуренції, забезпечуючи привабливість аеропортової інфраструктури та бізнес середовища.

Аеропорт «Бориспіль» як аеропорт, що надає повний спектр послуг та забезпечує один з найвищих у Східній Європі рівень якості обслуговування (у 2015 році аеропорт увійшов до трійки кращих аеропортів Східної Європи), має достатньо високу собівартість та вартість послуг. Значна частина аеропортових зборів регулюється державними органами, що знижує гнучкість цінової політики та зменшує конкурентоспроможність аеропорту.

Необхідно відзначити, що ціна і якість не єдині фактори, які є важливими для авіакомпанії і можуть вплинути на її остаточне рішення, серед інших можна зазначити:

- права на виконання польотів;
- наявність слотів;
- конкуренція з іншими авіакомпаніями на даному маршруті;
- наявність зростаючого потоку трансферних пасажирів;
- операційні витрати (інші від оператора аеропорту) і т.д.

Резюме вказаних видів конкуренції для аеропорту «Бориспіль»

В частині конкуренції між хабами за далеко-(середньо-) магістральні маршрути і трансферні потоки, а також у сфері залучення нових рейсів, наступні аеропорти є конкурентами аеропорту «Бориспіль»:

Основні (сильні) конкуренти для ДП МА «Бориспіль»:

- Аеропорти Східної Європи: Варшава, Прага, Будапешт (WAW, PRG, BUD).
- Московська Система Аеропортів (DME, SVO, VKO).

Усі вищезгадані аеропорти мають більш високий обсяг перевезень і сильніші базові мережеві авіакомпанії (крім аеропорту Будапешт) в порівнянні з ДП МА «Бориспіль».

Аеропорти московської системи аеропортів, хоча і мають більш високі показники в сфері пасажирських перевезень і більш широку маршрутну мережу, але функція трансферу пасажирів «міжнародний – внутрішній» працює лише частково.

Помірний рівень конкуренції ідентифікується з боку європейських аеропортів (FRA, MUC, IST, VIE). Ці європейські аеропорти є базою для Star Alliance (лідер - авіакомпанія «Lufthansa»).

Більшість зазначених хабів отримали розвиток завдяки трансферним потокам, що генеруються базовими авіакомпаніями, наприклад: Франкфурт і Мюнхен - авіакомпанією «Lufthansa», Стамбул – «Turkish Airlines», Варшава – «LOT», Шереметьєво - «Аерофлот Російські Авіалінії» і т.і.

Підходи, що застосовуються до зборів за обслуговування трансферних пасажирів, відрізняються від аеропорту до аеропорту. В будь-якому випадку, метою є стимулювання та підтримка даного сегменту перевезень, що генерує додаткові доходи від неавіаційної діяльності, при практичній відсутності додаткових витрат.

Найбільш поширеними є :

- встановлення зборів, нижчих за збори, що застосовуються для пасажирів point-to point;
- відсутність зборів взагалі;
- доплата перевізникам за трансферних пасажирів.

Таким чином, для успішної конкуренції з хабовими аеропортами «Бориспіль» має забезпечити необхідну трансферну інфраструктуру та поглиблювати співпрацю з базовими перевізниками щодо розвитку маршрутів та трансферних потоків.

Конкуренція між аеропортами, у яких перекриваються зони покриття, або розташованими в одному місті

Даний вид конкуренції актуальний для близькомагістральних рейсів. Найчастіше це проявляється в боротьбі аеропортів за чартерні рейси та рейси низькобюджетних авіаперевізників (деякі регулярні рейси, наприклад ті, що прямують в регіони зон відпочинку, також підпадають під цю категорію).

У даному сегменті аеропорти з низьким завантаженням можуть пропонувати тарифи з маргінальним (критичним) доходом, що лише

ненабагато перевищує витрати на обслуговування додаткового рейсу. В деяких аеропортах авіакомпаніям навіть доплачують за додаткових пасажирів. Додаткові доходи генеруються роздрібною торгівлею, яка пропонується пасажирам.

В даному сегменті аеропорт «Бориспіль» конкурує з аеропортом «Київ» в частині перевезень point-to-point, бізнес авіації і низькобюджетних перевезень.

Нижче наведений SWOT аналіз аеропорту «Київ»:

Сильні сторони	Слабкі місця
- Нова термінальна інфраструктура; - Гнучка система зборів та тарифів.	- Обмеження по шумовим характеристикам, екологічні обмеження; - Обмеження по категоріям ПС; - Обмеження по пропускній спроможності.
Можливості	**Загрози**
- Можливе скасування візового режиму з кранами Євросоюзу; - Привабливість аеропорту для низькобюджетних перевізників в разі імплементації «Відкритого неба» - Зручна локація для пасажирів в межах міста.	- Падіння привабливості України для потенційних пасажирів внаслідок ведення бойових дій; - Економічна криза, падіння купівельної спроможності населення; - Посилення екологічних та шумових обмежень щодо функціонування аеропорту в межах міста.

При тому, що аеропорт «Київ» має суттєві інфраструктурні обмеження, які не дозволяють переорієнтувати на себе великих мережевих перевізників, існує небезпека втрати аеропортом «Бориспіль» чартерних авіакомпаній, у зв'язку з проведенням аеропортом «Київ» агресивної маркетингової політики та застосуванням гнучкої системи знижок.

Виходячи з вищезазначеного, аеропорт «Бориспіль» має також заохочувати авіакомпанії на виконання чартерних рейсів, кількість яких складає майже 10% від загальної кількості. Для збереження та збільшення пасажиропотоку, що генерується провідними чартерними перевізниками, необхідно впровадити систему їх мотивації та ініціювати внесення зміни до нормативної бази.

Аналіз ринку авіакомпаній та пасажиропотоків

В аеропорту ДП МА «Бориспіль» обслуговуються внутрішні та міжнародні, чартерні й регулярні перевізники. Авіакомпанії, що виконують польоти в ДП МА «Бориспіль», представляють всі провідні світові Альянси Авіакомпаній, які виконують рейси, що з'єднують їх базові аеропорти зі столицею України:

- ***Star Alliance***: Lufthansa, Austrian, Turkish Airlines, LOT Polish Airlines
- ***One World***: British Airways, S7 (Сибір), Royal Jordanian
- ***Sky Team***: KLM / Air France, Аерофлот, CSA Czech Airlines

В аеропорту обслуговуються також авіакомпанії, що не входять до вищезазначених альянсів:

- ***Авіакомпанії України***: Ukraine International Airlines, Dniproavia, Windrose, UT-Air Ukraine.
- ***Авіакомпанії Європи***: Air Baltic, Estonian Airlines, Ellinair та інші.
- ***Авіакомпанії інших країн:*** El-Al, Air Arabia, Azerbaijan Airlines, Belavia Airlines, авіакомпанія «Росія», Air Astana, UTair.

Маршрутна мережа аеропорту ДП МА «Бориспіль» з'єднує його регулярними рейсами з такими містами як Париж, Тель-Авів, Стамбул, Відень, Амстердам, Франкфурт, Мюнхен, Москва, Санкт-Петербург, Лондон, Мілан, Барселона і т.д.

Чартерні польоти покривають майже всі популярні пункти призначення, такі як Анталія, Шарм-аль-Шейх, Хургада, Тіват, Іракліон, Бодрум, Бургас, Родос, Варна.

ДП МА «Бориспіль» з'єднаний повітряним сполученням з усіма стратегічними містами України: Дніпропетровськом, Харковом, Львовом, Одесою.

Аналіз поточного стану авіаційного ринку показує, що всі іноземні авіакомпанії, які працюють на українському ринку авіаперевезень, використовують потенціал зони покриття ДП МА «Бориспіль» лише для отримання додаткових пасажирів у свою мережу маршрутів.

1.2. Резюме щодо аналізу ринку

За результатами аналізу ринку визначено наступне.

Безпосередніми конкурентами аеропорту «Бориспіль» є аеропорти Східної Європи (WAW, PRG, BUD) та аеропорти Московської Системи Аеропортів (DME, SVO, VKO). Всі вони мають добре розвинену мережу маршрутів і підкріплені наявністю сильного базового перевізника.

Наступні європейські аеропорти FRA, MUC, IST, VIE, які наразі за обсягами перевезень значно випереджають аеропорт «Бориспіль», визначені

як орієнтири для успішної реалізації хабової концепції. З метою наближення до профілю зазначених аеропортів ДП МА «Бориспіль» повинен:

- розвиватися в напрямку спрощення формальностей та підвищення комфорту для пасажирів (в тому числі трансферних);
- поглиблювати співпрацю з базовими перевізниками щодо розвитку маршрутів та трансферних потоків;
- зробити аеропорт «Бориспіль» більш привабливим і доступним (система мотивації авіаперевізників через гнучку систему зборів, розвиток нових видів бізнесу, розширення спектру доступних неавіаційних послуг).

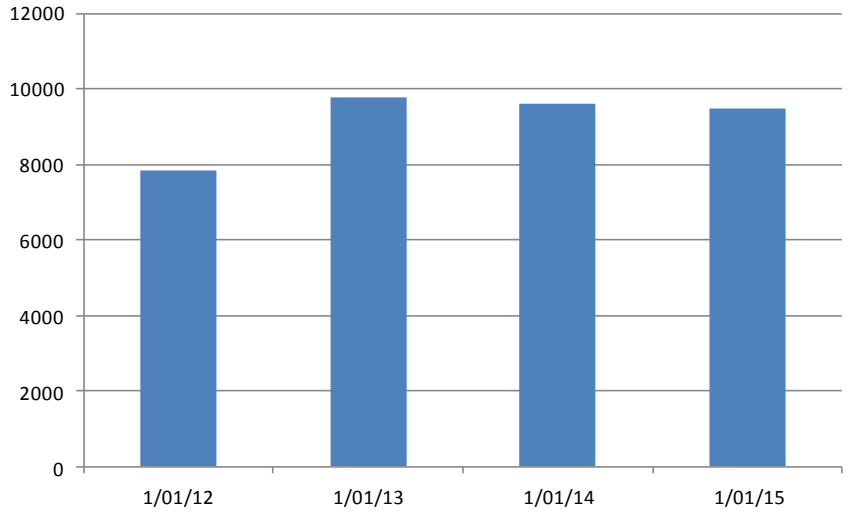
1.3. Аналіз внутрішнього середовища

1.3.1. Фінансова діяльність

1.3.1.1. Активи

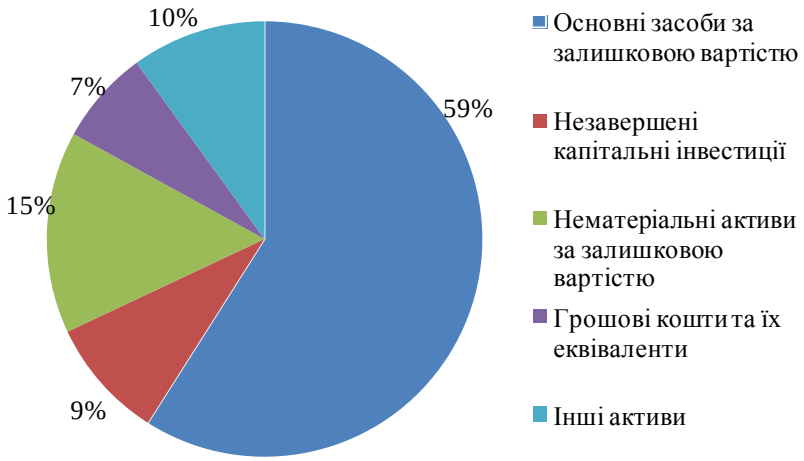
У 2014 році обсяг активів ДП МА «Бориспіль» змінився неістотно і станом на 01.01.2015 р. склав 9.5 млрд. грн. Динаміка і структура активів підприємства відображена схематично нижче.

Динаміка активів, млн. грн.



Структура активів ДП МА «Бориспіль» відповідає роду діяльності підприємства. Основними складовими активів є виробничі потужності (основні засоби, нематеріальні активи, капітальні інвестиції), грошові кошти та дебіторська заборгованість, запаси, а також інші активи, які використовуються в поточній діяльності.

Структура активів станом на 1 січня 2015 р.

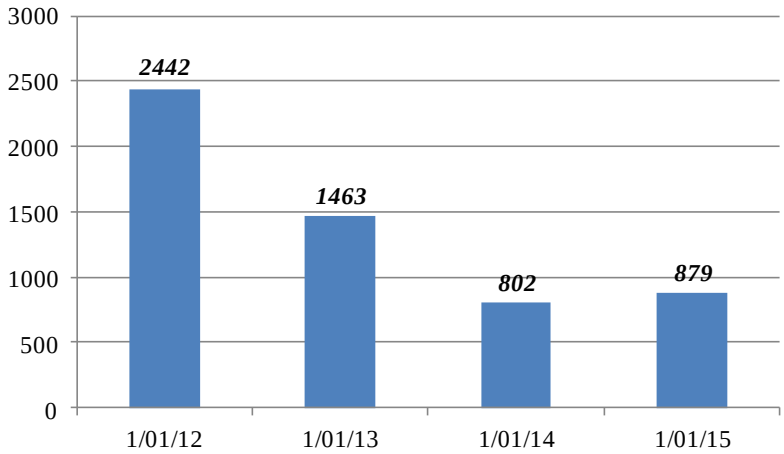


У 2014 році на придбання основних засобів було використано 35.3 млн. грн. (18.9% планового показника), ще близько 50 млн. грн. було використано на фінансування їх модернізації. Крім того, за останній рік були профінансовані капітальні інвестиції в обсязі 137.9 млн. грн., що складає 30% планового показника.

Нематеріальні активи сформовані, в основному, майновими правами на користування земельними ділянками. Основними складовими незавершених капітальних інвестицій є вкладення в будівництво термінального комплексу «D», паркінгу, а також інших необоротних активів. Джерелами фінансування капітальних інвестицій є позикові ресурси (термінал D та паркінгу), а також власні кошти (амортизаційні відрахування та чистий прибуток). У 2014 році частка позикових ресурсів у структурі джерел фінансових інвестицій склала 36%. Частка позикових ресурсів у фінансуванні придбання основних засобів ще менш істотна (основним джерелом фінансування таких операцій є надходження від основної діяльності).

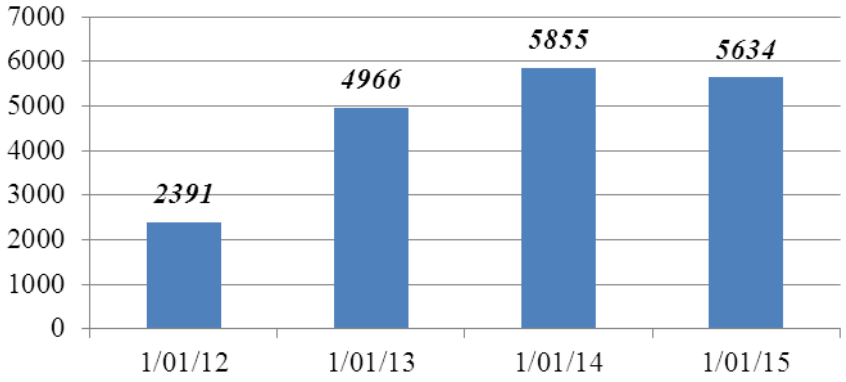
Динаміка незавершених капітальних інвестицій та основних засобів ДП МА «Бориспіль» відображена схематично нижче.

Незавершені капітальні інвестиції, млн. грн.



Основні засоби, що перебувають у власності підприємства, складаються переважно з будівель та споруд, а також обладнання виробничого призначення.

Основні засоби за залишковою вартістю, млн. грн.



Станом на 01.01.2015 р. обсяг товарної дебіторської заборгованості склав 391.3 млн. грн., заборгованості за авансами – 122.7 млн. грн., іншої заборгованості - 129.6 млн. грн.

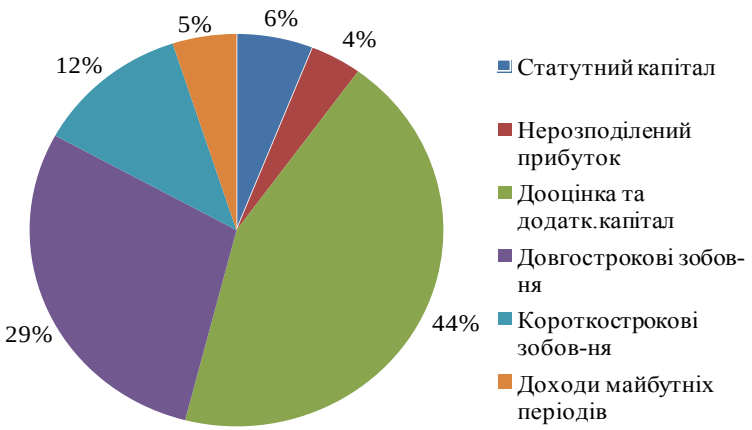
Обсяг запасів у 2014 році змінився неістотно, а їх основними складовими є паливо, сировина та матеріали. Грошові кошти наприкінці 2014 складали майже 7% валюти балансу ДП МА «Бориспіль» й розміщені на поточних і депозитних рахунках у вітчизняних банках.

В цілому, якість активів ДП МА «Бориспіль» є задовільною. Підприємство продовжує інвестувати в розвиток матеріально-технічної бази і підтримує необхідний обсяг ліквідних коштів.

1.3.1.2. Фінансування діяльності

Діяльність ДП МА «Бориспіль» фінансується за рахунок власних коштів і позикового фінансування, основу якого складають кредити та кошти, що залучені від розміщення облігацій. Динаміка та структура пасивів підприємства відображена схематично нижче.

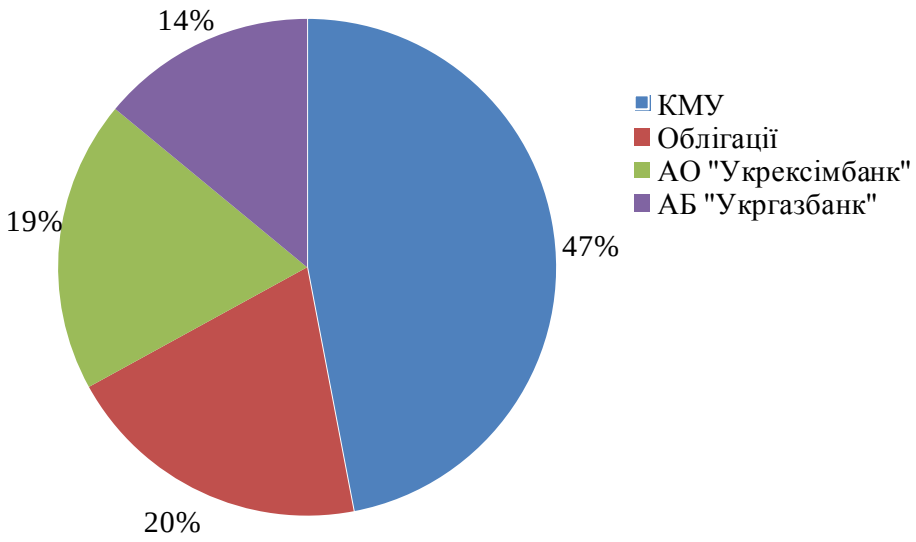
Структура пасивів станом на 1 січня 2015 р.



На початок 2015 питома вага власних коштів у пасивах склала 54%.

У 2014 році обсяг зобов'язань підприємства збільшився на 2%, що пов'язано, насамперед, з переоцінкою кредитних зобов`язань внаслідок зростання курсу валют. Так, станом на 01.01.2015 р., обсяг заборгованості ДП МА «Бориспіль» за банківськими позиками склав 2.97 млрд. грн.; ще 0.75 млрд. грн. становить поточна заборгованість з боргових цінних паперів (облігацій), утримувачем яких є державний АТ «Укрексімбанк». Заборгованість по лізингу за 2014 рік була повністю погашена. Основний обсяг запозичень здійснено на довгостроковій основі. Ключовими кредиторами підприємства є Кабінет міністрів України (субкредитний договір), а також державні банки. Інформація про заборгованість по кредитах та інших фінансових зобов'язаннях ДП МА «Бориспіль» відображена схематично нижче.

Структура заборгованості за кредитами станом на 1 січня 2015 р.



Значний обсяг надходжень прив'язаний до валютного курсу (аеропортові збори) або номінований в іноземній валюті, тому валютні та індексовані позики не несуть додаткової загрози ліквідності. ДП МА «Бориспіль» обслуговує фінансові зобов'язання відповідно до умов їх залучення.

Основний обсяг кредиторської заборгованості становить поточна заборгованість за виконані підрядні роботи. Кредиторська заборгованість та заборгованість за розрахунками в сумі становить близько 1% від пасивів ДП МА «Бориспіль». Обсяг доходів майбутніх періодів на балансі залишається відносно стабільним, і на початок 2015 становить 0.4 млрд. грн.

1.3.1.3. Фінансові результати

Незважаючи на зниження обсягів наданих послуг у 2014 році (зменшення пасажиропотоку на рівні 13% у порівнянні з попереднім роком) чистий дохід та показники ефективності діяльності зросли через вплив зростання курсу іноземної валюти, до якої прив`язана більша частина авіаційних доходів. Загальні доходи ДП МА «Бориспіль» за 2014 склали 1.82 млрд. грн, чистий дохід від реалізації 1.58 млрд. грн. Зростання доходів та зниження витрат собівартості (в основному за рахунок зменшення закупівель матеріалів та послуг, здійснення поточних ремонтів, зменшення споживання палива, а також зменшення витрат на оплату праці персоналу) призвело до підвищення обсягу валового прибутку.

Динаміка і структура доходів від авіаційної діяльності, тис. грн.

	2014 факт	2015 план	% приросту плану 2015р. до факту 2014р.	приріст плану 2015р. до факту 2014р.
Чистий дохід	**1 577 343**	**2 297 136**	**45,6%**	**719 793**
в т.ч доходи від послуг авіаційної діяльності	**1 267 329**	**1 937 996**	**52,9%**	**670 667**
в т. ч. пасажирський збір	563 817	974 581	72,9%	410 764
збір за посадку-зліт	251 375	366 455	45,8%	115 080
наземне обслуговування повітряних суден	131 030	166 405	27,0%	35 375
збір за авіабезпеку	158 631	272 059	71,5%	113 428
збір за стоянку	20 609	18 353	-10,9%	-2 256
додаткові послуги з обслуговування ПС	141 867	140 143	-1,2%	-1 724
доходи від послуг неавіаційної діяльності	**310 014**	**359 140**	**15,8%**	**49 126**
послуги VIP-пасажирам	41 439	44 564	7,5%	3 125
послуги СЗПММ	34 456	36 869	7,0%	2 413
послуги СПВО	19 379	26 989	39,3%	7 610
% від виручки	80 309	170 779	112,7%	90 470
duty-free		*132 720*	-	-
прочие		*38 059*	-	-
магазини безмитної торгівлі та пункти харчування	72 102	14 488	-79,9%	-57 614
послуги з відправлення/прийняття цінних вант.	3 101	3 758	21,2%	657
послуги зв'язку	3 422	14 140	313,2%	10 718
послуги паркування	9 414	8 343	-11,4%	-1 071
таксоперевезення	4 961		-100,0%	-4 961
послуги готелю	13 059	12 279	-6,0%	-780
виробництво тепла	3 414	4 785	40,2%	1 371
послуги пансіонату Політ			-	-
комунальні послуги	7 774	7 714	-0,8%	-60
інші послуги	17 184	14 432	-16,0%	-2 752

ДП МА «Бориспіль» є фінансово стабільним інфраструктурним підприємством. Так, за результатами 2012 року, був отриманий чистий прибуток на рівні 402.5 млн. грн. За результатами 2013 року отримано чистого прибутку на рівні 126.5 млн. грн. Зниження рівня прибутковості підприємства є очікуваним після введення в експлуатацію інфраструктурного комплексу (терміналу «D»). У 2014 році чистий збиток підприємства склав 126.8 млн.грн., що є наслідком відображення збитку (від`ємне значення неопераційних курсових різниць) на заборгованість за кредитами в іноземній валюті у сумі 513 млн.грн.

Починаючи з 2015 року, очікується поступове підвищення рентабельності за рахунок збільшення операційної діяльності підприємства з максимальним використанням об`єктів інфраструктури та зниження витрат на обслуговування зовнішніх запозичень. Так, проектом фінансового плану на 2015 рік передбачений чистий прибуток на рівні 166.9 млн. грн.

1.3.2. Маркетингова діяльність

Маркетингова діяльність ДП МА «Бориспіль» орієнтована на розширення географії маршрутів та створення зручних стиковок для трансферних пасажирів. Для реалізації даних завдань аеропортом проводяться заходи щодо залучення нових перевізників до виконання нових рейсів, розвитку співпраці з базовими перевізниками щодо розширення їх мережі маршрутів та збільшення інтенсивності польотів.

Для проведення ефективного діалогу з перевізниками ДП МА «Бориспіль» реалізує ряд маркетингових заходів, метою яких є забезпечення конкурентоздатності послуг, становлення та розвиток аеропорту як міжнародного хабу, збільшення долі ринку авіаперевезень серед аеропортів Східної та Центральної Європи.

Маркетингові заходи підприємства базуються на трьох основних елементах: активна взаємодія з існуючими та потенційними клієнтами, активне просування аеропорту на ринку шляхом забезпечення впізнаваємості бренду та лояльності споживачів та проведення маркетингових досліджень, моніторингу тенденцій галузі. Реалізація зазначених заходів включає в себе:

- участь у значущих галузевих заходах, в тому числі, форумах з розвитку мережі авіаційних маршрутів, з метою ознайомлення учасників ринку з новинами та досягненнями аеропорту, новими послугами, підтримки постійного контакту з потенційними авіакомпаніями;
- підтримка та закріплення лояльності споживачів шляхом проведення PR акцій, спеціальних заходів;
- розробка програм заохочення для авіакомпаній при виконанні нових рейсів;
- збір та аналіз авіаційної маркетингової статистики, її ефективне використання при розробці та проведенні подальших маркетингових заходів.

Всі маркетингові заходи, що розробляються та впроваджуються аеропортом, базуються на маркетингових дослідженнях, які проводяться на регулярній основі. Такі маркетингові дослідження розробляються з метою аналізу мережі маршрутів, можливостей аеропорту як хабу, виявленні та аналізі можливостей відкриття нових маршрутів.

Комплекс факторів соціально-економічного характеру визначає потенційний обсяг прямих перевезень, що генеруються в безпосередній зоні покриття. Додатково приймається до уваги потенціал трансферних перевезень, що залежить від привабливості, яку представляє трансферний хаб (наявність інфраструктури, гнучка система мотивації, тощо), географічного положення, розвитку міжнародної мережі. Генерація трансферних потоків авіапасажирів передбачає подолання значної конкуренції з боку аеропортів Східної Європи (WAW, PRG, BUD) та аеропортів Московської Системи Аеропортів (DME, SVO, VKO).

Для підтримання рівня конкурентоспроможності та заохочення авіакомпаній до співпраці аеропорт «Бориспіль»:

- впроваджує спеціальні мотиваційні програми, які здатні зацікавити перевізників до відкриття нових рейсів та збільшення трансферного пасажиропотоку. Такі програми включають схеми застосування знижувальних коефіцієнтів та спеціальних цін до тарифів на послуги аеропорту, в тому числі, аеропортових зборів;
- приймає участь у форумах з розвитку мережі авіаційних маршрутів. В рамках зазначених форумів проводяться зустрічі та обговорюються плани щодо розвитку існуючої мережі маршрутів, потенціал нових напрямків, можливість співпраці;
- планує та організовує спільні з авіакомпаніями PR акції, приймає участь в різноманітних рейтингах, готує інформацію щодо досягнень аеропорту з метою підтримки позитивного іміджу підприємства та лояльності споживачів.

Можливість позиціонувати аеропорт як ідеальний пункт призначення для авіакомпанії за допомогою професійних маркетологів є успішним засобом для залучення нових авіакомпаній, відкриття нових рейсів або для збільшення існуючої частотності.

1.3.3. Виробнича діяльність

1.3.3.1. Обсяг реалізованої продукції

У 2014 році ДП МА «Бориспіль» фактично обслуговано 71 977 рейсів, що на 11% менше 2013 року та 6 890 тис. пасажирів., що є меншим на 13% від минулого року.

Виробничі показники діяльності аеропорту

Показники	один. виміру	2014	2013	Приріст %
Рейси	кільк	71 977	80 870	-11,0%
Пасажири	тис.чол.	6 890	7 927	-13,1%
Пошта	т.	4 943	6 300	-21,5%
Вантаж	т.	25 222	26 713	-5,6%

Відносно минулого року іноземні авіакомпанії зменшили свої рейси на 15.1%, з них: «Lufthansa» - 18.5 %, «British Airways» - 14.3 %, «Austrian Airlines» - 38.7 %, «Alitalia» - 65.2%, «Czech Airlines» – 25.1%. Авіакомпанії СНД зменшили рейси на 3.9%, із них: «Россия» - 16.8%, «Сибирь» - 25.2 %, «Туркменські авіалінії» - 58%, «Узбецькі авіалінії» - 18.1%.

Авіакомпанії України зменшили рейси на - 10.2%, а саме: «МАУ» - 9%, «Роза ветров» - 9.4%, «Business Jet Travel» - 21.7%. Частка рейсів українських авіакомпаній по аеропорту складає 60.2%.

За 2014 рік найбільше рейсів до аеропорту виконали авіакомпанії: «МАУ» - 47.1%, «Lufthansa» - 4%, «Аэрофлот» - 4.7%, «Дніпроавіа» - 3.7%, «UT-Air-Україна» -3.7%, «Роза ветров» - 3.3%.

Обслуговано пасажирів в терміналах аеропорту 6 890.4 тис. пас., що менше на 13% у порівнянні з минулим роком. Іноземні авіакомпанії перевезли до аеропорту пасажирів на 22% менше ніж за 2013 рік, авіакомпанії СНД зменшили кількість перевезених пасажирів на 10.7%. На рейсах українських авіакомпаній в аеропорту обслуговано 4 596,0 тис. пасажирів, що на 9.9% менше ніж за 2013 рік.

Найбільшу кількість пасажирів через аеропорт перевезли авіакомпанії: «МАУ» - 49.8%, «Роза ветров» - 6.3 %, «Lufthansa» - 4.7%, «UT-Air-Україна» - 6.8%, «Аерофлот» - 5.9%.

У 2014 році в аеропорту оброблено 25 222 тонн вантажу, що на 6% менше ніж у 2013 році. Найбільшу частку вантажних перевезень виконано рейсами авіакомпаній: «МАУ» - 33.5%, «Turkish Airlines» - 16.5%, «European Air Transport» - 12.3%, «Silk Way West» – 7.6%.

В аеропорту оброблено пошти 4 943 тонн, із них 54.6% пошти доставлено іноземними авіакомпаніями та 45.4% українськими. Найбільшу частку поштових перевезень виконано рейсами авіакомпанії «МАУ» - 45.3%, авіакомпанії «Lufthansa» - 10.6%, «KLM» - 9.3%, авіакомпанії «Turkish Airlines» - 7.6%.

1.3.3.2. Виробничі потужності

До інфраструктури аеропорту входять дві злітно-посадкові смуги довжиною 4 кілометри та 3.5 кілометри, 3 пасажирські термінали.

Злітно-посадкові смуги аеропорту приймають повітряні судна будь якого типу, без обмежень за погодними та світловими умовами. Їх незалежна конфігурація дозволяє організувати роботу аеропорту цілодобово та безперервно. При виконанні технічних робіт на одній смузі, друга забезпечує рух.

Аеродром налічує 152 місць для стоянки повітряних суден, що дає можливість забезпечувати належний рівень пропускної спроможності та ефективності наземного обслуговування.

Слідуючи «хабовій» концепції розвитку аеропорту, у 2015 році всі регулярні міжнародні та внутрішні рейси переведено на обслуговування в термінал D.

Обслуговування пасажирів в терміналах B та F на деякий час призупинене, що дозволило мінімізувати витрати аеропорту на утримання термінальних комплексів. Концепція подальшого використання терміналів B та F» нині розробляється, зокрема розглядається можливість організації обслуговування низькобюджетних авіакомпаній за спеціальною (спрощеною) процедурою в терміналі F.

Операційні потужності термінальних комплексів МА Бориспіль

Термінал	Площа, кв. м.	Пропускна спроможність пас/год	Характеристика
D	107 000	3000	Міжнародні чартерні та внутрішні рейси
B	36 035	2500	Розробляється концепція використання
F	20 685	900	Розробляється концепція використання
C	1 227	60	Розробляється концепція використання
Загалом	164 947	6460	

Термінальний комплекс «D» площею 107 тисяч кв. м. є найбільшим в Україні. Його пропускна спроможність становить 3 000 пас/год. - пік на приліт та 3 000 пас/год. - пік на виліт. Термінал оснащено 11 стаціонарними аеромостами з автоматизованою системою докування.

1.3.4. Інвестиційна програма на 2015 рік

Фінансовим планом на 2015 рік передбачені капітальні інвестиції на суму 479.1 млн. грн. Власними коштами підприємства планується здійснити інвестиції на суму 371.5 млн. грн. або 77.5% від загальної суми капітальних інвестицій. За кредитні кошти здійснюватимуться інвестиції на суму 107.7 млн. грн.. (будівництво паркінгу) або 22.5% від загальної суми капітальних інвестицій.

№	Капітальні інвестиції	Сума, тис. грн.	%
1	***Всього капітального будівництва***	***68 901***	***15.5%***
1.1	Будівництво паркінгу в ДП МА "Бориспіль"	10 000	
1.2	Будівництво насосно-фільтраційної станції ЦЗС	56 500	
1.3	Інші	2 401	
2	***Всього реконструкція***	***92 525***	***20.9%***
2.1	Реконструкція периметрової огорожі території ДП МА "Бориспіль (з сигналізацією, відеоспостереженням)	29 500	
2.2	Реконструкція резервуарів РВС-1000 № 1,2,3, РВС-2000 № 4,5 ДП МА "Бориспіль" (1 черга будівництва)	13 500	
2.5	Інші	49 525	
3	***Всього придбання основних засобів***	***193 161***	***43.6%***
3.1	Автомобілі спеціальні та спеціалізовані(тягачі, водила,реанімаційний авто швидкої допомоги, тощо), в т.ч.: - спецмашина для проведення де/анти-айсингу повітряного судна типу "Елефант" - самохідний навантажувач контейнерів вантажопідйомністю 14 тон - тягач електричний з резервною батареєю	**68 295** 37 100 11 200 8 000	
3.2	Машини та устаткування спеціального призначення, в т.ч. - обладнання системи обробки багажу терміналу	**36 433** 32 000	
3.3	Устаткування для автоматичного оброблення інформації, в т.ч. - серверне обладнання	**25 982** 16 015	
3.4	Аеродромна та комунальна спецтехніка, в т.ч. - спецмашина для нанесення рідкого хімреагенту на штучну злітно-посадкову смугу	**19 250** 15 500	
3.5	Інші	**43 201**	
4	Всього придбання нематеріальних активів	***21 727***	***4.9%***
4.1	Програмне забезпечення та послуги з впровадження платформи операційного управління аеропортом (1-а черга)	7 500	
4.2	Програмне забезпечення та послуги з впровадження системи управління активами підприємства та технічним обслуговуванням (1-а черга)	4 800	
4.3	Інші	9 427	
5	**Кредиторська заборгованість по об`єктам введеним в експлуатацію до 2015 року**	***67 132.00***	***15.1%***
	Усього	**443 446.00**	

1.3.5. Перелік основних показників, що характеризують економічний потенціал суб'єкта господарювання

№	Напрям діяльності	Найменування показника	Одиниця виміру	2011	2012	2013	2014	2015 план	Відхилення за період, +/-
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Фінансова діяльність	1.1. Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	тис. грн.	1 416 004	1 510 549	1 384 761	1 577 343	2 297 136	719 793
		1.2. Фінансовий результат від операційної діяльності	тис. грн.	747 141	604 181	443 026	664 997	1 153 613	488 616
		1.3. Чистий фінансовий результат: прибуток (збиток)	тис. грн.	586 381	402 476	126 533	-126 818	166 870	293 688
		1.4. Рентабельність операційної діяльності	відсотків	53%	40%	32%	42%	50%	
		1.5. Рентабельность діяльності	відсотків	41%	27%	9%	-8%	7%	
		1.6. Дебіторська заборгованість	тис. грн.	330 427	484 964	582 083	785 642		
		1.7. Кредиторська заборгованість	тис. грн.	688 570	426 385	595 171	1 118 630		
		1.8. Довгострокові зобов'язання	тис. грн.	1 700 939	3 544 794	3 167 175	2 769 568		
2	Маркетингова діяльність	2.1. Питома вага обсягу реалізованої продукції (робіт, послуг) підприємства на відповідному ринку	відсотків	65	60	52	63		
		2.2. Питома вага продукції реалізованої за межами держави (експорт)	тис. грн.	1 086 814 (77%)	1 151 595 (76%)	1 048 871 (76%)	1 226 076 (78%)		
3	Виробнича діяльність	3.1. Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг)	тис. грн.	1 416 004	1 510 549	1 384 761	1 577 343	2 297 136	719 793
		3.2. Обсяг продукції виробленної на підприємстві (робіт, послуг)усього, утому числі за видами продукції:	тис. грн.	1 416 004	1 510 549	1 384 761	1 577 343	2 297 136	719 793
		- збір за посадку-зліт	тис. грн.	196 029	199 459	186 063	251 372	366 455	115 083
		- збір за обслуговування пасажирів	тис. грн.	474 358	506 840	464 103	563 819	974 581	410 762
		- збір за авіаційну безпеку	тис. грн.	116 863	124 875	119 902	158 632	272 059	113 427
		- понаднормативна стоянка	тис. грн.	15 961	13 271	13 821	20 609	18 353	-2 256
		- наземне обслуговування	тис. грн.	352 974	380 655	308 684	131 120	166 405	35 285
		- інші операційні доходи	тис. грн.	259 819	285 449	292 188	451 791	499 283	47 492
		3.3. Виробничі потужності усього, у тому числі за видами продукції	пасажирів	"B" - 4 365 988 "F"- 3 622 097	"B" - 4 261 074 "D"- 430 434 "F"- 3 757 612	"B" - 961 227 "D"- 5 462 645 "F"- 1 484 937	"B" - 1 259 662 "D"- 5 630 781	"D" - 6 543 563	
		3.4. Рівень вікористання виробничих потужностей	відсотків	"B" - 139 "F"- 180	"B" - 135 "D"- 4 "F"- 185	"B" - 29 "D"- 55 "F"- 70	"B"-17 "D"-58	"D" - 60	
4	Інвестиційна діяльність	4.1. Катітальні інвестиції, усього, у тому числі за джерелами фінансування	тис. грн.	1 925 484	1 550 795	223 430	137 869	443 446	305 577
		4.1.1. Кошти державного бюджету	тис. грн.	136 077	75 038	0	0	0	0
		4.1.2. Власні кошти підприємства	тис. грн.	554 350	169 953	106 407	88 690	433 446	344 756
		4.1.3. Інші джерела фінансування	тис. грн.	1 235 057	1 305 804	117 023	49 179	10 000	-39 179
5	Розвиток трудового потенціалу підприємства	5.1. Середньооблікова чисельність штатних працівників	осіб	3 918	4 576	4 833	4 345	4 180	-165
		5.2. Середьомісячна заробітна плата працівників	грн/м-ць	6 126	5 865	5 424	5 663	6 856	1 193
		5.3. Продуктивність праці	тис.грн/особу	30	28	24	30	46	16
		5.4. Питома вага працівників, які здійснюють науково-технічну діяльність	%	4,18	3,64	3,35	3,47	3,50	0,03
6	Стан використання активів	6.1. Активи, всього		7 862 917	9 725 726	9 605 581	9 494 755	9 223 050	
		6.2. Оборотні активи		835 288	1 810 590	1 477 665	1 507 040	1 260 343	
		6.3. Основні засоби (первісна вартість)		8 275 824	11 081 033	12 276 452	12 408 127	12 550 000	
		6.4. Ступін зносу основних засобів		71%	55%	52%	53%	54%	
		6.5. Рентабельність активів		8%	5%	1%	-1%	2%	

1.3.6. Розвиток трудового потенціалу

Підприємство залучає висококваліфікованих спеціалістів для забезпечення постійного підвищення продуктивності праці та якості послуг, які надаються аеропортом.

Одною з вагомих складових розвитку трудового потенціалу є запроваджене на підприємстві постійне підвищення кваліфікації працівників з метою удосконалення знань, умінь та навичок, оволодіння новими функціональними обов'язками і особливостями трудової діяльності, освоєння основ менеджменту, маркетингу, удосконалення навичок управління сучасним виробництвом тощо. Використання отриманих знань у роботі - це важливий показник рівня реалізації трудового потенціалу, що є чинником його збереження і розвитку. Кожному працівнику, незалежно від займаної посади, надана можливість кар'єрного зростання. На підприємстві створена ефективна мотивація заохочення працівників, які зацікавлені в результатах праці.

Згідно з проектом фінансового плану підприємства на 2015 рік планується подальше зростання середньомісячної зарплати при збереженні середньооблікової чисельності персоналу.

	одиниця виміру	2014	2015 план	2016 план
Середньооблікова чисельність, в т.ч.	осіб	4 338	4 180	4 155
середньомісячна зарплата	грн./місяць	5 941	6 856	7 740

2. Стратегічні цілі

За результатами аналізу ринку та поточного стану діяльності підприємства визначено наступні стратегічні цілі та заходи з їх реалізації.

Стратегічні цілі	Заходи
1. Інтеграція у систему провідних європейських трансферних аеропортів	Стимулювання авіакомпаній до відкриття нових рейсів та збереження існуючих маршрутів
	Співпраця з авіакомпаніями з метою збільшення трансферного пасажиропотоку
	Створення інфраструктури для обслуговування трансферних пасажирів
	Запровадження нових послуг з метою збільшення доходів
	Проведення бенчмаркінгу серед аеропортів Європи
	Дотримання діючих на підприємстві стандартів обслуговування авіакомпаній та пасажирів
2. Розвиток інфраструктури для забезпечення задоволеності клієнтів аеропорту	Підвищення рівня комфорту пасажирів за рахунок розвитку комерційних зон (магазини, пункти харчування та ін.)
	Забезпечення експлуатаційної готовності техніки та устаткування
	Будівництво паркінгу та введення в експлуатацію
3. Зменшення собівартості послуг	Підвищення продуктивності праці
	Впровадження аутсорсингу
	Зменшення вартості закупівель та налагодження прозорих конкурсних умов при закупівлях, впровадження прозорої системи електронних закупівель
	Уникнення дублювання функцій структурних підрозділів
4. Підвищення рівня корпоративної культури, створення умов для розвитку та професійного росту кожного працівника	Корпоративне навчання
	Підвищення професійного рівня працівників шляхом проходження обов’язкового професійного навчання
5. Зменшення шкідливого впливу на навколишнє середовище	Впровадження енергозберігаючих технологій
	Постійний моніторинг впливу на навколишнє середовище та вжиття відповідних заходів.

3. Реалізація стратегічного плану розвитку (основні завдання)

3.1. Проекти розвитку інфраструктури аеропорту.

3.1.1. Реконструкція перону для повітряних суден термінального комплексу «D»

Техніко-економічна доцільність

З метою реалізації хабової концепції розвитку аеропорту, у 2015 році всі регулярні міжнародні та внутрішні рейси переведено на обслуговування в термінал D.

В зв'язку формування виражених піків авіаційних перевезень протягом доби через термінал D виникає перспективна потреба облаштування нових місць стоянок повітряних суден перону D, тобто – розширення існуючих твердих покриттів перону.

З цією метою ДП МА «Бориспіль» розпочав роботи з проектування об'єкту «Реконструкція перону для повітряних суден термінального комплексу «D» ДП МА «Бориспіль» (інв.47729).

На основі розроблених проектних пропозицій визначена можливість розміщення об'єкту «Реконструкція перону для повітряних суден термінального комплексу «D» ДП МА «Бориспіль» (інв.47729) в межах льотної зони № 1 аеродрому «Бориспіль».

Місця стоянок повітряних суден, які будуть проектуватися, мають бути розраховані на проведення наземного та технічного обслуговування повітряних суден, заправки повітряних суден паливом, посадки та висадки пасажирів, завантаження та розвантаження багажу, пошти та вантажу, а також для тимчасового відстою транзитних повітряних суден.

При проектуванні реконструкції існуючого перону D буде передбачена можливість його розширення для задоволення перспективних потреб. Щоб уникнути обмежень в плані нарощування потенційних можливостей перону, об'єкт буде запроектовано за модульним принципом для того, щоб наступні етапи стали невід'ємним доповненням існуючого перону з мінімальними перервами в поточній діяльності.

Також при проектуванні буде передбачено можливість використання земельної ділянки, яка запланована для будівництва розширення перону D, як перону пасажирського терміналу з подальшою перспективою розширення терміналу D.

Під час проектування має бути забезпечено гнучкість перонної системи та при цьому необхідно передбачити можливість розширення перону у майбутньому та інтеграція його у загальну систему перонів та руліжних доріжок аеропорту.

Нова ділянка перону повинна бути обладнана системою централізованої заправки повітряних суден паливом та відповідною дренажною системою. Під час проектування буде визначено питання із лініями централізованої подачі авіаційного палива. Створення централізованих систем постачання для повітряних суден необхідне для значного скорочення часу процесу заправки повітряних суден паливом.

Згідно з проектними рішеннями буде розроблено систему відведення поверхневих вод від ділянки перону що розширюється.

З метою підвищення ефективності використання перону у зимовий період буде передбачено площадку для протикригової обробки повітряних суден безпосередньо перед виходом на руліжну доріжку з перону із необхідною системою утилізації протикригової рідини та талої води.

Крім того, перон буде забезпечено системою відеоспостереження.

Орієнтовні Техніко-економічні показники

№ п/п	Показники	Одиниці виміру	Величини в одиницях виміру
1	2	3	4
1	Площа забудови	га	11,75
2	Кількість місць стоянок для ПС	одиниць	14
	в тому числі:		
	повітряні судна класу С	одиниць	11
	повітряні судна класу Е	одиниць	2
	повітряні судна класу D	одиниць	1

Остаточно техніко-економічні показники будуть визначені на послідуючих стадіях проектування у відповідності до ДБН А.2.2-3-2012 «Склад та зміст проектної документації на будівництво» та Постанови КМУ від 11 травня 2011 року №560 «Про затвердження Порядку затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України».

Обсяги інвестицій

Орієнтовна сума капіталовкладень (розраховано за аналогами перонів F та D) – 500 млн. грн.

Джерела фінансування

На виконання проектних робіт проектом фінансового плану ДП МА «Бориспіль» на 2015 рік передбачено 1,83 млн. грн. за рахунок власних коштів підприємства. Фінансування проекту планується здійснювати за рахунок власних коштів аеропорту.

Вартість профінансованих робіт та поточний стан об'єкту

Фінансування проекту та будівельно-монтажних робіт не проводилось.

3.1.2. Будівництво паркінгу в ДП МА «Бориспіль»

Техніко-економічна доцільність

Проект «Будівництво паркінгу в ДП МА «Бориспіль» розроблено з метою покращення рівня обслуговування пасажирів та збільшення доходу від неавіаційних послуг.

Необхідність реалізації проекту визначена Концепцією Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, яка затверджена Постановою Кабінету Міністрів від 30 жовтня 2013 р. № 944 «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року», та входить до проекту плану реалізації інфраструктурних проектів у сфері транспорту, згідно Розпорядження Кабінету Міністрів України від 01.08.2013р. №563.

Обсяги інвестицій

Скоригований титул будови затверджено Розпорядженням КМУ від 19.11.2012 року №966-р. Загальна кошторисна вартість – 518 млн. грн.

Джерела інвестиції

Фінансування здійснюється за рахунок власних та залучених коштів підприємства.

Вартість профінансованих робіт та поточний стан об'єкту

Станом на сьогодні на об'єкті виконано близько 60 % робіт.

Фінансування будівництва паркінгу передбачено в проекті фінансового плану ДП МА «Бориспіль» на 2015 рік за рахунок коштів від розміщення облігацій, випущених у 2012 році, на суму 10 млн. грн.

3.1.3. Розвиток паливозаправного комплексу аеропорту. Будівництво насосно-фільтраційної станції ЦЗС

Техніко-економічна доцільність

Насосно-фільтраційна станція призначена для подачі палива на пункти наливу та в систему централізованої заправки літаків на перонах аеродрому, а також для забезпечення фільтрації палива перед подачею на витратні установки.

Існуюча насосна станція (належить сторонній організації - ТОВ «Кребо Інтернешенел») має обмежену потужність та не може забезпечити нормальної роботи системи ЦЗЛ на всіх перонах ДП МА «Бориспіль».

Будівництво насосної станції ЦЗС також обумовлено необхідністю організації пунктів видачі авіа палива у паливозаправники організацій, що здійснюють на території аеропорту послуги по заправці авіа паливом, оскільки доставка авіа палива зі складу до місця стоянки ПС займає час, а це при виникненні несприятливих зовнішніх факторів (закриття залізничного переїзду, ДТП по дорозі та інше) може впливати на своєчасність заправки та регулярність відправки повітряних суден.

Окупність проекту насосної станції ЦЗС буде забезпечена, як за рахунок розширення послуг «нафтовим» компаніям, так і безпосередньо за рахунок отримання доходів від здійснення послуг заправки авіа паливом.

Обсяги інвестицій

Проект затверджено наказом Мінінфраструктури від 16 липня 2012 року № 406.Загальна кошторисна вартість – 98,7 млн. грн. У зв'язку з тим, що більше половини загальної кошторисної вартості об'єкту складає вартість устаткування та обладнання іноземного виробництва, необхідно коригувати проектно-кошторисну документацію. Орієнтовна вартість проекту – 200 млн. грн.

Джерела інвестиції

Фінансування здійснюється за рахунок власних коштів підприємства.

Вартість профінансованих робіт та поточний стан об'єкту

Будівельно-монтажні роботи по об'єкту не проводились. Фінансування робіт передбачено проектом фінансового плану ДП МА «Бориспіль» на 2015 рік за рахунок власних коштів підприємства у сумі 56,5 млн. грн.

3.1.4. Реконструкція периметрової огорожі території ДП МА «Бориспіль» (з сигналізацією, відеоспостереженням).

Техніко-економічна доцільність

Захист периметру аеропорту від несанкціонованого проникнення на контрольовану територію і в зони обмеженого доступу є однією з основних задач авіаційної безпеки у боротьбі з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації та визначається міжнародними та національними вимогами.

Станом на сьогодні, враховуючи значну довжину периметрової огорожі аеропорту (29,5 км) та відсутність системи периметрової сигналізації, необхідний рівень захисту периметру аеропорту забезпечується шляхом постійного патрулювання силами підрозділу ВОХОР Служби авіаційної безпеки.

Реконструкція периметрової огорожі аеропорту з обладнанням її протипідкопним пристроєм, системою периметрової сигналізації та відеоспостереження надасть можливість:

- підвищити ефективність захисту периметру, зменшивши вірогідність випадків несанкціонованого проникнення;
- здійснювати дистанційний контроль за периметром аеропорту;
- здійснювати відео спостереження в нічний час та в несприятливих погодних умовах;
- забезпечувати охорону об'єктів аеропорту на великих площах;
- підвищити ефективність координації зворотних дій в разі спрацювання периметрової сигналізації;
- розширити можливості та підвищити рівень авіаційної безпеки і режиму в цілому.

Обсяги інвестицій

Розроблено проектно-кошторисну документацію та проведено комплексну експертизу. Кошторисна вартість визначена в обсязі 98,74 млн. грн. У зв'язку з тим, що 60% загальної кошторисної вартості об'єкту складає вартість обладнання іноземного виробництва, необхідно коригувати проектно-кошторисну документацію та затвердити проект у встановленому порядку. Орієнтовна вартість проекту – 200 млн. грн.

Джерела інвестиції

Фінансування здійснюється за рахунок власних коштів підприємства.

Вартість профінансованих робіт та поточний стан об'єкту

Будівельно-монтажні роботи по об'єкту не проводились. Фінансування робіт передбачено проектом фінансового плану ДП МА «Бориспіль» на 2015 рік за рахунок власних коштів підприємства у сумі 29,5 млн. грн.

3.2. Впровадження системи мотивації авіаперевізників

Умовою реалізації стратегії розвитку хабу є можливість надання аеропортом конкурентної комерційної пропозиції, яка повинна працювати в синергії з економікою розвитку маршрутної мережі базових авіаперевізників.

Оскільки практично всі витрати аеропорту є постійними (майже 97 % у 2014 році), аеропорт вкрай зацікавлений у залученні додаткового пасажиропотоку, доходи від якого йдуть на покращення фінансового результату ДП МА «Бориспіль».

При цьому, для залучення додаткового пасажиропотоку до аеропорту, авіаперевізники витрачають значні додаткові кошти на відкриття нових рейсів чи збільшення частотності на існуючих маршрутах, на організацію стиковок, на підвищення завантаження існуючих рейсів шляхом надання знижок до тарифу і т.і. Тому аеропорт має застосовувати заходи по стимулюванню авіаперевізників нести такі додаткові витрати в інтересах аеропорту, шляхом надання знижок в рамках діючого законодавства, а саме: за збільшення пасажиропотоку (за кількість додаткових пасажирів), за початок виконання нових рейсів, за збільшення кількості рейсів, за виконання не менше узгодженої кількості рейсів, за залучення трансферних пасажирів (пасажирів з інших аеропортів), за польоти на ПС зі значною злітною масою і таке інше.

Не заперечуючи безумовний позитивний ефект, досягнутий від діючої системи мотивації, аеропорт планує впровадити нову, більш конкурентоздатну систему мотивації авіаперевізників, яка б повністю відповідала світовій практиці.

3.3. Ініціативи щодо спрощення процедури оренди

Одним із чинників, що ускладнює розвиток комерційної інфраструктури аеропорту та, як наслідок, перешкоджає збільшенню доходів від неавіаційної діяльності є відсутність можливості самостійно приймати рішення щодо укладання договорів оренди. Тому аеропорт через Міністерство інфраструктури України ініціюватиме винесення змін до Закону України «Про оренду державного та комунального майна», які дозволять такому стратегічному об'єкту, як ДП МА «Бориспіль», оперативно укладати договори оренди нерухомого майна. Це дасть можливість підвищити рівень обслуговування пасажирів у відповідності до міжнародних стандартів та здійснювати оперативне коригування набору сервісів та їх постачальників.

3.4. Розвиток комерційної діяльності в сфері неавіаційних послуг

З метою розвитку неавіаційної діяльності аеропорт планує здійснення наступних заходів:

- забезпечити оптимальне розміщення точок громадського харчування та магазинів роздрібної торгівлі в терміналі «D», базуючись на світовому досвіді;

- розширити інфраструктуру сервісних пунктів (платіжних терміналів, банків, представництв, пунктів обміну валют, пунктів прокатів авто);

- задіяти у відповідності до інфраструктурних потреб зони терміналів B, F,A,C та прилеглої території.

- удосконалити паркувальні та транспортні послуги на території ДП МА «Бориспіль».

- впровадити заходи щодо стандартизації орендних відносин та типів орендарів на території ДП МА «Бориспіль».

4. План об'ємних та фінансових показників

4.1. Обсяги авіаперевезень

Прогноз авіаційних перевезень є основним драйвером інвестиційної програми проекту. Прогноз перевезень є кількісною основою для розрахунку необхідної пропускної здатності аеропорту, а також основою для розрахунку поточних доходів і витрат.

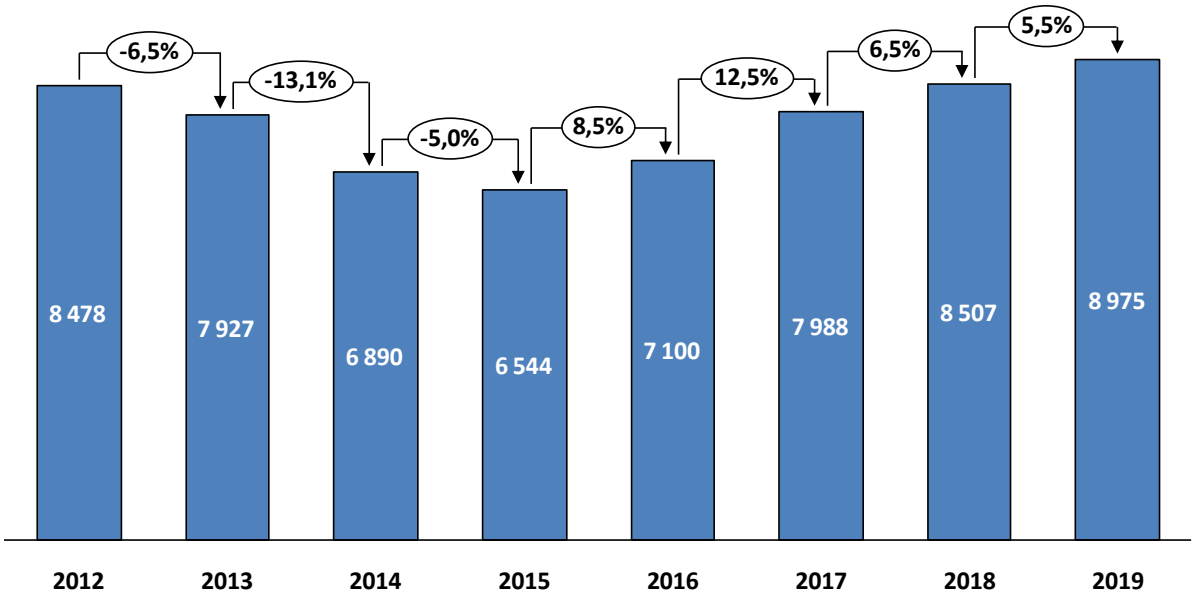
Отже, прогноз авіаційних перевезень є важливим фактором для прогнозування необхідних заходів подальшого розвитку. Прогноз перевезень забезпечує базу для оцінки можливості та необхідності впровадження проектів

технічного/інвестиційного розвитку аеропорту. Прогноз авіаційних перевезень базується на історичних даних і ключових припущеннях:

- аеропорт стає міжнародним хабом;
- міжнародні перевезення будуть переважати протягом усього прогнозованого періоду;
- мережа внутрішніх і міжнародних рейсів буде розширюватися протягом усього прогнозованого періоду;
- базові авіакомпанії слідують стратегії «хаба».

Ступінь успіху в досягненні прогнозованих обсягів авіаційних перевезень залежить від розвитку ринкового середовища (макроекономічні показники регіону), стратегії базового перевізника.

Очікуваний приріст кількості пасажирів в період 2015-2019 років відображено схематично нижче:



Прогноз обсягів авіаперевезень на 2015 рік відповідає проекту фінансового плану ДП МА «Бориспіль» на 2015 рік та сформований з врахування наступних чинників:

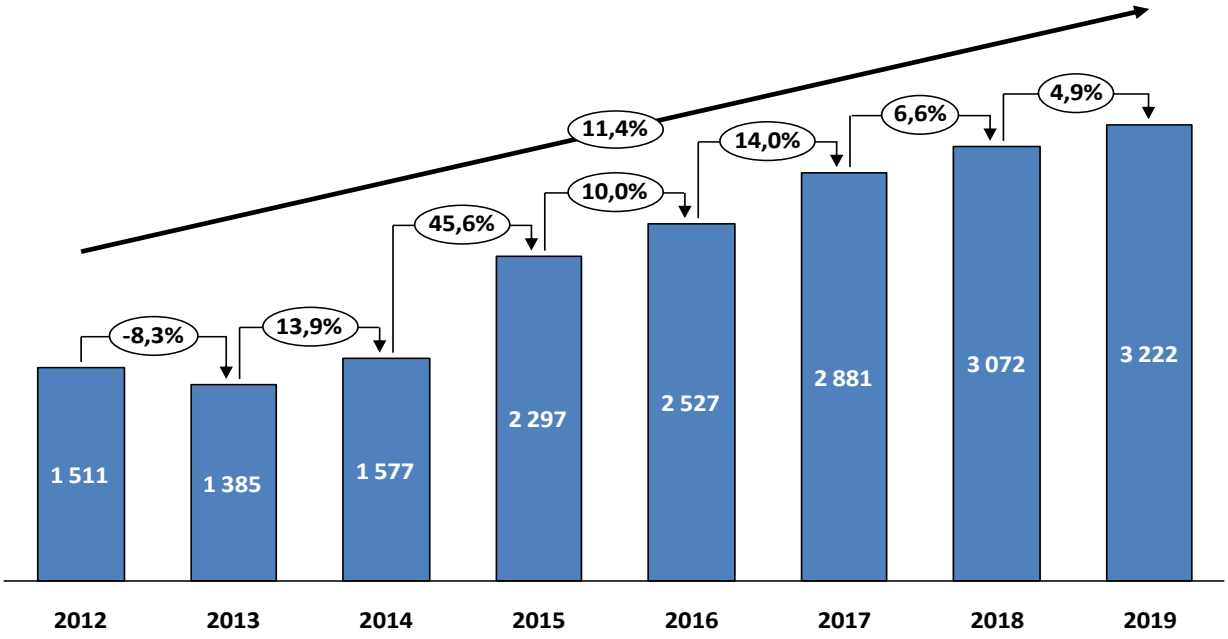
- прогнозований у 2015 році приріст ВВП з урахуванням макропоказників відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 18.12.2014 №978 «Про схвалення основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2015 рік»;
- рівень об'ємних показників, закладених до проекту фінансового плану на 2015 рік (а саме зниження пасажиропотоку на 5.0% відносно фактичної кількості обслугованих пасажирів у 2014 році), обумовлений складною суспільно-економічною ситуацією в країні;
- наприкінці 2014 року, ДП МА «Бориспіль» розпочав у терміналі «D» обслуговування пасажирів міжнародних і внутрішніх рейсів, що буде сприяти створенню основи для «хабової» моделі розвитку аеропорту

та забезпечить зростання пасажиропотоку за рахунок росту трансферних пасажирів;

- з метою залучення нових авіаперевізників та стимулювання загального обсягу авіаперевезень через аеропорт впроваджується система мотивації авіаперевізників.

4.2. Фінансові показники ДП МА «Бориспіль»

Приріст пасажиропотоку та розширення спектру послуг ДП МА «Бориспіль» дозволить отримати середньорічний приріст чистих доходів на рівні 11.4%.

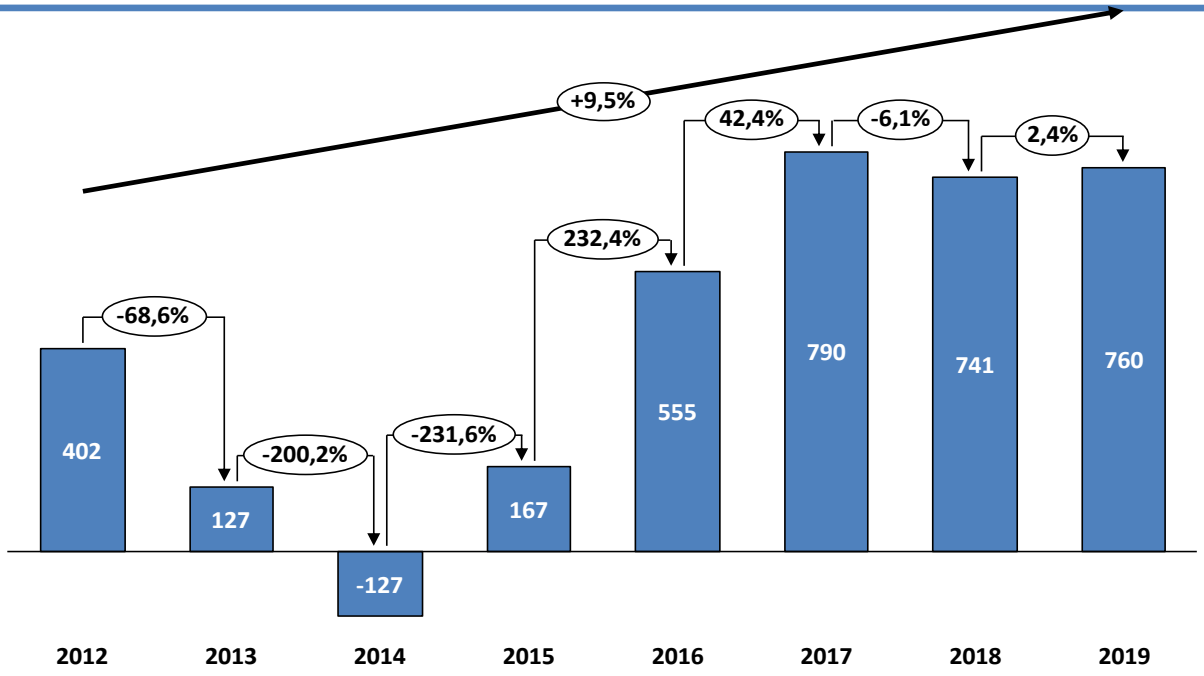


При розрахунку витрат до кожної статті витрат був застосований відповідний чинник (драйвер), пропорційно до якого буде змінюватись дана витрата. Були застосовані наступні фактори:

- очікування щодо інфляції;
- приріст кількості рейсів та інших об'ємних показників;
- очікування щодо приросту заробітної плати

Розрахунок зроблений за умови збереження курсу гривні до долара на рівні 21,7 гривень за долар.

Згідно сформованої фінансової моделі підприємство отримає наступний чистий прибуток:



Таким чином, починаючи з 2015 року очікується поступове зростання чистого прибутку.

4.3. Фінансування діяльності Аеропорту

Оновлення фонду основних засобів, що необхідне для підтримки операційної діяльності, планується в межах щорічної суми амортизаційних відрахувань за рахунок власних коштів.

Фінансування об`єктів капітального будівництва та реконструкції планується здійснювати за рахунок власних коштів (амортизаційні відрахування та чистий прибуток), окрім паркінгу, кошти на який були залучені у 2012 році.

В.о. генерального директора Є.Г. Дихне