
**РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ
І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА**

УДК 656.7.072(045)

DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2021-1-9>**Олешко Т.І.**доктор технічних наук,
професор кафедри економічної кібернетики
Національного авіаційного університету**Попик Н.В.**кандидат економічних наук,
доцент кафедри економічної кібернетики
Національного авіаційного університету**Юровицька О.М.**студентка
Національного авіаційного університету**Tamara Oleshko, Nataliia Popyk, Oleksandra Yurovytska**
National Aviation University**ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА АВІАКОМПАНІЇ
«МІЖНАРОДНІ АВІАЛІНІЇ УКРАЇНИ»****STATE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT
OF PASSENGER TRANSPORTATION OF UIA AIRLINE**

У статті висвітлюється поняття «економічна безпека» та її роль в авіаційній галузі, розкривається вплив основних ризиків, що загрожують фінансово-економічному зростанню, на прикладі найбільшої авіакомпанії в Україні «Міжнародні авіалінії України». Оскільки авіаційна галузь стрімко розвивається та є невід'ємною часткою економіки в Україні, то постає питання у збільшенні прибутку авіакомпанії і в уникненні збитків, що можуть негативно вплинути на фінансово-економічну ситуацію в країні в умовах нестабільної економічної ситуації. Економічний і політичний стан країни, а також її роль у світовому співтоваристві має суттєвий вплив як на зовнішню, так і на внутрішню складові частини безпеки повітряного транспорту країни, тому проведення аналізу економічної безпеки МАУ дасть змогу виявити основні ризики, що несуть найбільшу загрозу економічному функціонуванню авіакомпанії та авіаційної галузі країни.

Ключові слова: економічна безпека, авіаційна галузь, авіаційний транспорт, авіаційні перевезення, МАУ, ризики економічної безпеки, COVID-19.

В статье освещается понятие «экономическая безопасность» и ее роль в авиационной отрасли, раскрывается влияние основных рисков, угрожающих финансово-экономическому росту на примере крупнейшей авиакомпании в Украине «Международные авиалинии Украины». Поскольку авиационная отрасль стремительно развивается и является неотъемлемой частью экономики в Украине, то возникает вопрос в увеличении прибыли авиакомпании и в избежании убытков, которые могут негативно повлиять на финансово-экономическую ситуацию в стране в условиях нестабильной экономической ситуации. Экономическое и политическое положение страны, а также ее роль в мировом сообществе оказывает существенное влияние как на внешнюю, так и на внутреннюю составляющие безопасности воздушного транспорта страны, поэтому проведение анализа экономической безопасности МАУ позволит выявить основные риски, которые несут наибольшую угрозу экономическому функционированию авиакомпании и авиационной отрасли страны.

Ключевые слова: экономическая безопасность, авиационная отрасль, авиационный транспорт, авиационные перевозки, МАУ, риски экономической безопасности, COVID-19.

As the aviation industry is developing rapidly and is an integral part of the economy in Ukraine, there is a question of increasing the airline's profits and most importantly – to avoid losses that could adversely affect the financial and economic situation in the country in an unstable economic situation.

Today it is accepted to consider economic security of any object as a level of its protection against internal and external threats. So the provision of air safety will not be complete without compliance with the appropriate level of safety requirements and aviation safety requirements. The constantly arising problems of stability, safety and efficiency of functioning of a transport complex are influenced by the following aspects: exhaustion of national technical, technological and managerial resources that affect the sustainable development of the country's transport sector, as well as the quality of transport services; systemic crises, global challenges and threats to both national and economic security of the country; strengthening global competition and deep structural transformations of the world economy and the economy of market relations; lack of anti-crisis management in providing efficient, high-quality and safe transport services to the population and the defense complex; the growth of the shortage of human capital, which is determined by the quality of the established professional level of personnel required in the system of structural and innovative transformations in transport; global challenges of terrorist activities in transport. The economic and political situation of the country, as well as its role in the world community has a significant impact on both external and internal components of air safety, so the analysis of UIA's economic security will identify the main risks that pose the greatest threat to the airline industries of the country.

Key words: economic security, aviation industry, air transport, air transportation, UIA, economic security risks, COVID-19.

Постановка проблеми. Економічна безпека є складовою частиною поняття національної безпеки, яка включає в себе всі інші аспекти безпеки: оборонну, інформаційну, екологічну, транспортну та інші.

Економічна безпека авіаційного транспорту являє собою стан захищеності об'єкта, тобто авіаційного транспорту, від різного роду негативних впливів і нанесення шкоди господарської діяльності, пов'язаної із задоволенням певних потреб у послугах об'єкта. Тому питання економічної безпеки авіакомпанії є актуальним, оскільки вона є складником, що формує економічну систему держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню стану економічної безпеки авіаційної галузі в Україні присвячено наукові роботи таких учених, як Г.В. Козаченко, О.В. Ареф'єва, Е.І. Данілова, А.І. Соловйова. У працях А.О. Калиновського, Н.І. Горбаль, Н.Л. Калиновської висвітлено тенденції розвитку авіаційної сфери України. Також дослідженнями в авіаційній сфері займаються провідні міжнародні організації: ICAO, IATA.

Мета дослідження. Метою статті є аналіз, характеристика та визначення основних ризиків, що несуть загрозу економічній безпеці у сфері авіаційного бізнесу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Нині прийнято розглядати економічну безпеку будь-якого об'єкта з двох сторін: як рівень його захищеності від внутрішньої загрози та від зовнішньої. Таким чином, забезпечення безпеки авіаперевезень не буде повним без дотримання на належному рівні вимог із безпеки польотів, а також вимог щодо авіаційної безпеки. Безпека польотів як показник захищеності об'єкта від внутрішньої загрози залежить від якості функціонування основних складових його ланок, до яких можна віднести стан ек-

сплуатованої авіаційної та наземної техніки, кваліфікацію льотного і технічного складу, а також персоналу служб управління повітряним рухом і забезпечення польотів.

Авіаційна безпека спрямована на захист повітряного транспорту від зовнішнього втручання та загроз, до яких це втручання може призвести. Для забезпечення безпеки проводиться комплекс заходів, що включає в себе забезпечення охорони повітряних суден, аеропортів, а також інших об'єктів інфраструктури, огляд членів екіпажів, обслуговуючого персоналу, пасажирів, ручної поклажі, багажу, бортових запасів та іншого вантажу, а також запобігання і припинення спроб захоплення повітряних суден.

В Україні за авіаційну безпеку відповідає Управління системою авіаційної безпеки, що є структурним підрозділом Державної авіаційної служби України.

Основними завданнями Управління системою авіаційної безпеки є:

1. Реалізація єдиної державної політики у сфері авіаційної безпеки (далі – АБ), захисту цивільної авіації (далі – ЦА) від актів незаконного втручання (далі – АНВ) та кіберзагроз.

2. Розроблення та введення правил, практики і процедур для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання з урахуванням аспектів безпеки, регулярності й ефективності польотів.

3. Підготовка проектів законодавчих та нормативно-правових актів щодо реалізації державної політики і планування у сфері авіаційної безпеки.

4. Здійснення державного нагляду за забезпеченням авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності (у тому числі іноземними – на території України та українськими – за межами України), їх захистом від актів незаконного

втручання відповідно до Державної програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації.

5. Проведення аналізу й оцінки загроз та ризиків цивільній авіації.

6. Забезпечення оперативного реагування на всі посилення загроз безпеці.

7. Планування та реалізація запобіжних заходів протидії АНВ та кіберзагроз у діяльності ЦА.

Безпека повітряного транспорту тісно пов'язана з величезною кількістю чинників, насамперед економічних.

На постійно виникаючі проблеми стійкості, безпеки та ефективності функціонування транспортного комплексу впливають такі аспекти, як:

- вичерпання національних технічних, технологічних, а також управлінських ресурсів, які впливають на сталий розвиток транспортного комплексу країни, а також на якісне надання транспортних послуг;

- системні кризи, глобальні виклики та загрози як національній, так і економічній безпеці країни;

- посилення глобальної конкуренції і глибокі структурні перетворення світового господарства та економіки ринкових відносин;

- відсутність антикризового управління у наданні ефективних, якісних і безпечних транспортних послуг населенню та оборонному комплексу;

- зростання дефіциту людського капіталу, що визначається якістю встановленого професійного рівня кадрів, що необхідні в системі структурних і інноваційних перетворень на транспорті;

- глобальні виклики терористичної діяльності на транспорті [2].

Водночас стан транспорту і його безпека є одними з ланок економічної безпеки країни, оскільки саме транспорт пов'язує регіони в єдине ціле, дає можливість перевозити товари різного виду по країні, допомагає в продовольчому забезпеченні, необхідному для того чи іншого суб'єкта.

В Україні найбільшим авіаперевізником є компанія «Міжнародні Авіалінії України», яка є лідером за кількістю здійснених рейсів. У 2019 році авіакомпанія виконала 58 772 рейси [5].

На початковому етапі основним завданням МАУ було налагодити пряме повітряне сполучення зі столицями та ключовими містами Західної Європи, з чим авіакомпанія успішно справлялася, реалізуючи модель point-to-point та планомірно розширюючи мережу маршрутів.

Поточний флот МАУ складається з п'яти літаків Embraer 190, двох Embraer 195, 21-ого Boeing 737-800, чотирьох Boeing 737-900, чотирьох Boeing 767-300 і трьох Boeing 777-200ER [8].

Рівень економічної безпеки МАУ залежить від внутрішніх та зовнішніх ризиків, що негативно впливають на її економічне функціонування. Проблеми оцінки ризиків компанії є досить актуальними, особливо в умовах світової фінансово-економічної кризи та пандемії COVID-19.

Основними ризиками економічної безпеки компанії є:

1. Кредитний ризик та ризик ліквідності.

Авіакомпанія в період з 2015 до 2018 року зазнала значних змін у фінансово-економічному секторі. За 2015 рік компанія «Міжнародні Авіалінії України» отримала збиток у розмірі 504,923 млн грн. та скоротила його у 3,2 раза

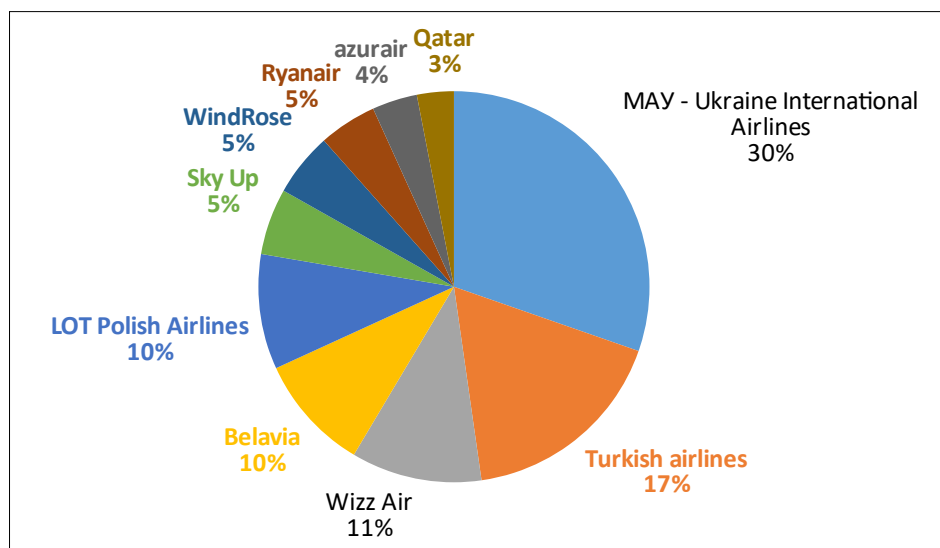


Рис. 1. Обсяги здійснених рейсів на території України найбільшими авіакомпаніями за 2019 рік

порівняно з 2014 роком. У 2016 році компанія перший раз за 3 роки стала прибутковою з чистим прибутком у розмірі 387,88 млн грн.

Наприкінці 2018 року чистий збиток авіакомпанії становив 2696,13 млн грн., що стало антирекордом за останні роки функціонування компанії. За 2018 рік негативна розрахункова вартість чистих активів авіакомпанії зросла більш ніж удвічі – до 5240,47 млн грн. За фінансовими результатами діяльності компанії було оприлюднено, що МАУ має два прострочених кредити банкам на 650,4 млн грн. і векселі на 299,5 млн грн.

У 2019 році авіакомпанія значно поліпшила своє фінансове становище, але залишилася збитковою.

2. Валютний і товарно-ціновий ризик.

Станом на грудень, за даними Міністерства Фінансів України, курс Національного Банку України становить 27,75 грн. за 1 долар США та 33,68 грн. за 1 євро, а у січні 2018 року курс валют становив 28,66 грн. за 1 долар США та 35,34 грн. за 1 євро. З січня 2018 по грудень 2020 року курс валют постійно то збільшувався, то зменшувався, а оскільки компанія веде свою діяльність через міжнародну мережу, така нестабільність валютного курсу призводить до збільшення цін на авіаційний керосин та запчастини.

Проаналізувавши динаміку цін на паливо та мастила, можна побачити, що за збільшення курсу валют відбувається і підвищення цін на паливо (рис. 2). Як бачимо, в періоди, коли курси валют знижувалися, ціни на паливо або не зменшувалися, або зменшувалися незначною мірою [7].

3. Ризики авіаційної безпеки та безпеки польотів.

Усі літаки авіакомпанії МАУ є новими та перебуваючи на певному етапі експлуатації,

навіть робочі повістю замінюються, а старі – утилізуються або передаються заводу-виробнику для продовження терміну подальшої експлуатації. Досить жорсткі перевірки обладнання авіакомпанії здійснює Європейське агентство з безпеки польотів (EASA), використовуючи програму SAFA. Інформацію про вік повітряного судна пасажир може отримати на офіційному сайті перевізника [10].

Фактично МАУ забезпечує для своїх пасажирів максимальну безпечність польотів, однак є неістотна ймовірність авіакатастроф. Як приклад можна навести авіакатастрофу, що сталася 8 січня 2020 року: збиття Boeing 737 під Тегераном. Загинули всі, хто перебував на борту: 176 осіб, з яких 167 пасажирів і 9 членів екіпажу. Усі члени екіпажу та двоє пасажирів були громадянами України. Керівництво МАУ заявило, що технічний стан літака був хорошим, помилка пілотів виключена, а екіпаж було заздалегідь підсилено досвідченими пілотами, враховуючи складність рейсу [9].

Авіакомпанія вже здійснила всі страхові виплати та компенсації сім'ям постраждалих у авіакатастрофі (по 22 тис. доларів) згідно з усіма міжнародними правилами й страховими договорами [4].

4. Ризик якості послуг.

За даними інтернет-ресурсу TripAdvisor, із 3858 відгуків пасажирів МАУ тільки 1262 пасажирів задоволені якістю польотів на борту. Результати опитування зображені на рисунку 3 [12].

Одним із вагомих показників, що визначають рівень надання послуг авіакомпанії, є пунктуальність рейсів. За результатами 2019 року авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» здійснила близько 60 000 рейсів, з яких 88,8% були своєчасними. У січні-жовтні 2020 року було виконано 12 878 рейсів із пунктуальністю

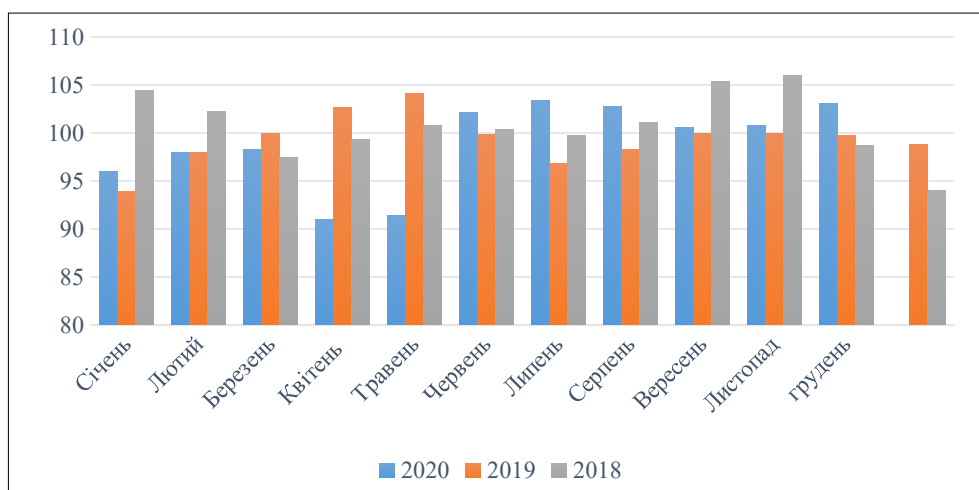


Рис. 2. Динаміка цін на паливо та мастила

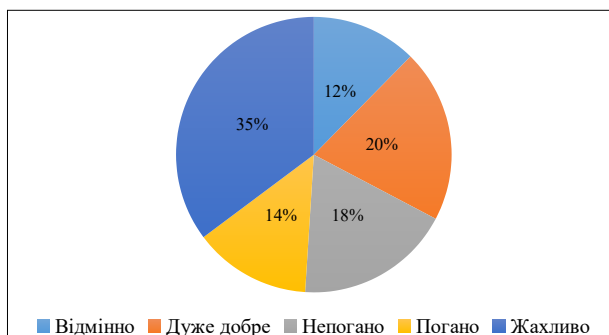


Рис. 3. Оцінки сервісу пасажирів, що скористалися послугами МАУ

на рівні 88,5%, а в жовтні 2020 року авіакомпанія здійснила 1095 рейсів, забезпечивши виконання за розкладом на 92,7% [8].

На високому рівні працює і служба підтримки МАУ. З початком пандемії до Центру підтримки клієнтів кожного дня надходять тисячі звернень пасажирів, які постраждали від скасування рейсів через COVID-19. У період із квітня по листопад 2020 року було опрацьовано 85 861 запит пасажирів та оформлено повернення на суму у розмірі майже 22 мільйони доларів [8].

5. Ризик надзвичайних ситуацій.

Авіакомпанія, як і будь-яка організація, метою якої є отримання та збільшення прибутку, не може передбачити і вжити всіх заходів для уникнення збитків, якщо настає надзвичайна ситуація.

У 2020 році у зв'язку з розповсюдженням COVID-19 та введенням карантинних умов під час простою компанія зазнала великих збитків через неможливість здійснювати свою діяльність.

З березня по травень 2020 року, під час пандемії, компанія «Міжнародні Авіалінії України»

зазнала 6 млн доларів збитку. Кожен місяць простою авіакомпанії коштували близько 14,5 млн доларів обов'язкових витрат.

У зв'язку із простоєм і карантинними умовами компанії довелося скоротити близько 900 висококваліфікованих співробітників. До введення карантинних умов штат МАУ становив близько 2560 чоловік [9].

У зв'язку з епідеміологічною ситуацією в Україні авіакомпанія не може здійснювати повноцінно свою операційну діяльність та вимушена звертатися до уряду з проханням у наданні кредитних коштів для виконання усіх зобов'язань та стабілізації фінансового сектору компанії.

Тільки з 15 червня авіакомпанія відновила сполучення та станом на кінець жовтня 2020 року перевезла 1 451 332 пасажирів, зокрема 1 004 852 пасажирів регулярних рейсів та 446 480 пасажирів чартерних рейсів.

Період відновлення роботи компанії буде тривати до початку літньої навігації 2021 року, а значить, перспектива вийти на беззбиткову діяльність з'явиться лише в літню навігацію з квітня 2021 року [10].

Висновки. Отже, найбільший вплив на економічну безпеку МАУ має ризик надзвичайних ситуацій, оскільки через виникнення COVID-19 та припинення авіаперевезень у березні-травні 2020 року МАУ зазнала величезних збитків та змушена була скоротити персонал.

Нині для мінімізації негативного впливу ризиків на діяльність і фінансовий стан авіакомпанії МАУ доводиться переглядати фінансову політику і зменшувати витрати, оптимізувати в бік звуження маршрутну мережу та закривати деякі напрями польотів.

Список використаних джерел:

1. Олешко Т.І. Геець І.О., Павлюк Є.Л. Стан і перспективи розвитку пасажирських перевезень авіакомпанії МАУ. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2020. № 1(75). С. 164–169.
2. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. URL: <http://avia.gov.ua> (дата звернення: 02.12.2020).
3. Інформаційний портал новин «Eurocontrol». URL: www.eurocontrol.int (дата звернення: 02.12.2020).
4. Інформаційний сайт. URL: <http://aviationknowledge.com> (дата звернення: 02.12.2020).
5. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua> (дата звернення: 15.12.2020).
6. Інформаційний портал новин «Avianews». URL: <https://www.avianews.com> (дата звернення: 02.12.2020).
7. Офіційний сайт державного комітету статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 12.12.2020).
8. Офіційний сайт Міжнародних авіаліній України. URL: www.flyuia.com (дата звернення: 02.12.2020).
9. Інформаційний портал новин «Ukrinform». URL: www.ukrinform.ru/tag-avia (дата звернення: 02.12.2020).
10. Інформаційний портал новин «Bykvu». URL: <https://bykvu.com> (дата звернення: 02.12.2020).
11. Інформаційний портал новин «Epravda». URL: <https://www.epravda.com.ua> (дата звернення: 02.12.2020).
12. Інформаційний сайт «Tripadvisor». URL: <https://www.tripadvisor.ru/>. (дата звернення: 30.12.2020).

References:

1. Oleshko T.I., Heiets I.O., Pavliuk Y.L. (2017) Analiz suchasnoho stanu aviatsiinoi haluzi Ukrainy [Analysis of the current state of the aviation industry in Ukraine]. *Problemy systemnoho pidkholu v ekonomitsi*, vol. 5, pp. 80–83.
2. Ofitsiyni sait Derzhavnoi aviatsiinoi sluzhby Ukrainy. Available at: <http://avia.gov.ua>
3. Informatsiyni portal novyn «Eurocontrol». Available at: <http://www.eurocontrol.int>
4. Informatsiyni sait. Available at: <http://aviationknowledge.com>
5. Ofitsiyni sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy. Available at: <http://mtu.gov.ua>
6. Informatsiyni portal novyn «Avianews». Available at: <https://www.avianews.com>
7. Ofitsiyni sait derzhavnoho komitetu statystyky Ukrainy. Available at: <https://www.ukrstat.gov.ua>
8. Ofitsiyni sait Mizhnarodnykh avialinii Ukrainy. Available at: <https://www.flyuia.com/ua>
9. Informatsiyni portal novyn «Ukrinform». Available at: <https://www.ukrinform.ru/tag-avia>
10. Informatsiyni portal novyn «Bykvu». Available at: <https://bykvu.com>
11. Informatsiyni portal novyn «Epravda». Available at: <https://www.epravda.com.ua>
12. Informatsiyni sait. Available at: <https://www.tripadvisor.ru/>.