

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

УДК 338.242.2
JEL Classification: M21

ІДЕНТИФІКАЦІЯ СТАНУ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ВІТЧИЗНЯНИХ АВІАКОМПАНІЙ

© 2020 ДАНИЛОВА Е. І.

УДК 338.242.2
JEL Classification: M21

Данилова Е. І.

Ідентифікація стану економічної безпеки вітчизняних авіакомпаній

Метою дослідження є обґрунтування доцільності застосування функції бажаності Харрінгтона як інструменту інтегрального оцінювання стану економічної безпеки підприємства на прикладі вітчизняних авіакомпаній. Досліджено діяльність дев'яти авіакомпаній на ринку України: ПРАТ «АК «Міжнародні авіалінії України», ПАТ «Мотор Січ», ТОВ «Авіаційна компанія «Роза вітрів», ТОВ «ЯнЕйр», ТОВ «Авіакомпанія Меридіан», ТОВ «Авіакомпанія Скай АП», ТОВ «Авіакомпанія «Азур Ейр Україна», ПРАТ «Авіакомпанія Буковина», ТОВ «Авіакомпанія Bravo». За результатами проведеного оцінювання стану економічної безпеки зроблено висновок, що в зоні безпеки прибутковості протягом всього досліджуваного періоду знаходилися підприємства, які надавали послуги вантажного перевезення, авіакомпанії, основним видом діяльності яких є пасажирські авіаційні перевезення, всі інші учасники авіаційного ринку отримували збитки, а отже, перебували в зоні ризику з огляду на критичну відсутність фінансових ресурсів не лише для розширеного відтворення послуг, але і для покриття поточних потреб операційної діяльності, що закономірно призведе до зростання короткострокової кредиторської заборгованості за отриманими короткостроковими кредитами, а отже, до зростання фінансових витрат авіакомпаній на їх погашення. Використання шкали Харрінгтона для ідентифікації стану економічної безпеки авіакомпаній виявило, що ресурсну небезпеку для більшості авіакомпаній становить критична відсутність високоліквідних активів і короткострокових фінансових вкладень, недостатність чистого грошового потоку. Більшість авіакомпаній України працюють у зоні ризику та критичної небезпеки.

Ключові слова: економічна безпека, функція бажаності Харрінгтона, ризик, оцінювання.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2020-1-132-137>

Табл.: 1. **Формул.:** 1. **Бібл.:** 8.

Данилова Ельвіра Ігорівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств, Національний авіаційний університет (просп. Любомира Гузара, 1, Київ, 03680, Україна)

E-mail: ehdanilova@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-6036-7910>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/T-4651-2018>

УДК 338.242.2
JEL Classification: M21

UDC 338.242.2
JEL Classification: M21

Данилова Э. И. Идентификация состояния экономической безопасности отечественных авиакомпаний

Целью исследования является обоснование целесообразности применения функции желательности Харрингтона как инструмента интегральной оценки состояния экономической безопасности предприятия на примере отечественных авиакомпаний. Исследована деятельность девяти авиакомпаний на рынке Украины: ЗАО «АК «Международные авиалинии Украины», ОАО «Мотор Сичь», ООО «Авиационная компания «Роза ветров», ООО «ЯнЕйр», ООО «Авиакомпания Меридиан», ООО «Авиакомпания Скай АП», ООО «Авиакомпания «Азур Эйр Украина», ЗАО «Авиакомпания Буковина», ООО «Авиакомпания Bravo». По результатам проведенной оценки состояния экономической безопасности сделан вывод, что в зоне безопасной доходности в течение всего исследуемого периода находились предприятия, которые предоставляли услуги грузовой перевозки, авиакомпании, основным видом деятельности которых являются пассажирские авиационные перевозки, все остальные участники авиационного рынка получали убытки, соответственно, находились в зоне риска, учитывая критическое отсутствие финансовых ресурсов не только для расширенного предоставления услуг, но и для покрытия текущих потребностей операционной деятельности, что закономерно приведет к росту краткосрочной кредиторской задолженности по полученным краткосрочным

Danilova E. I. Identification of the Degree of Economic Resilience of Ukrainian Air Carriers

The aim of the study is to justify the appropriateness of using the Harrington's desirability function as a tool for integral assessment of enterprise economic resilience using the example of domestic air carriers. The article investigates activities of nine air companies in the Ukrainian market: CJSC AC International Airline of Ukraine, JSC Motor Sich, Windrose Aviation Company, YanAir, LLC Meridian Air Company, LLC SkyUp Airlines, LLC Azur Air Ukraine Airlines, Bukovyna Airlines, Bravo Airways. Based on the results of assessing the degree of economic resilience, it is concluded that enterprises engaged in providing freight transportation services, air companies whose main activity is passenger air transportation stayed in the safe profit zone throughout the study period. All other participants in the aviation market suffered losses, respectively, were in the risk zone, given a critical lack of financial resources not only for the expanded provision of services but also for covering the current needs of operating activities, which naturally leads to an increase in short-term indebtedness, and, as a result, to a growth in an air company's financial expenses for repaying them. Using the Harrington's scale to identify the degree of economic resilience of the air carriers revealed that the main resource risk for most air companies is a critical lack of highly liquid assets and short-term financial investments, an insufficient net cash flow. Most Ukrainian air carriers operate at risk and critical risk.

кредитам, и, как следствие, к росту финансовых затрат авиакомпании на их погашение. Использование шкалы Харрингтона для идентификации состояния экономической безопасности авиакомпаний выявило, что ресурсную опасность для большинства авиакомпаний составляет критическое отсутствие высоколиквидных активов и краткосрочных финансовых вложений, недостаточность чистого денежного потока. Большинство авиакомпаний Украины работают в зоне риска и критической опасности.

Ключевые слова: экономическая безопасность, функция желательности Харрингтона, риск, оценка.

Табл.: 1. Формул: 1. Библ.: 8.

Данилова Эльвира Игоревна – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры менеджмента внешнеэкономической деятельности предприятий, Национальный авиационный университет (просп. Любомира Гузара, 1, Киев, 03680, Украина)

E-mail: ehdanilova@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-6036-7910>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/T-4651-2018>

Вступ. Економічна безпека є складним і багатофакторним явищем, яке характеризується різними критеріальними ознаками та формами прояву. Чим складнішою є структура підприємства, тим ширшими є як джерела небезпек і ризиків, так і кількість їх носіїв (персонал, інформація, матеріальні та нематеріальні ресурси тощо). Отже, тим складнішими є процеси та інструменти, які формують економічну безпеку діяльності підприємства. У таких умовах зростає актуальність розвитку теоретичних і методичних підходів до оцінювання економічної безпеки підприємства.

Аналіз публікацій. В 60-ті роки минулого століття широкого поширення отримала ідея використання функції бажаності Харрингтона [8], за допомогою якої можна оцінити економічний потенціал підприємства в умовах ризику. З часом ідея набула розвитку в роботах як вітчизняних, так і зарубіжних науковців [2; 3; 5–7], в тому числі з точки зору оцінювання рівня економічної безпеки підприємства [4].

Однак питанню використання функції бажаності Харрингтона як інструменту інтегрального оцінювання стану економічної безпеки в науковій літературі приділено

Keywords: economic resilience, Harrington's desirability function, risk, assessment.

Tabl.: 1. Formulae: 1. Bibl.: 8.

Danilova Elvira I. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Management of Foreign Economic Activity of Enterprises, National Aviation University (1 Lubomyra Husara Ave., Kyiv, 03680, Ukraine)

E-mail: ehdanilova@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-6036-7910>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/T-4651-2018>

мало уваги, отже, воно потребує подальшого, більш ґрунтовного дослідження.

Метою дослідження є обґрунтування доцільності застосування функції бажаності Харрингтона як інструменту інтегрального оцінювання стану економічної безпеки підприємства на прикладі вітчизняних авіакомпаній.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для оцінювання міри небезпеки низької ліквідності авіакомпаній здійснено порівняння її фактичних значень з нормативами.

Для цього сформовано критерії інтерпретації отриманих значень з використанням для цього багатоінтервальної дискретної вербально-числової шкали, яка складається із п'яти інтервалів одиничного відрізка, які характеризують міру наближення до деякого інтервалу (табл. 1). У цьому дослідженні ідеалом вважали стан, коли коефіцієнт відхилення фактичного стану показника від нормативного буде наближатися або бути більше одиниці.

Використання шкали Харрингтона дозволяє перевести кількісні значення показників ліквідності авіакомпаній у якісні, що формує можливість подальшого вимірювання

Таблиця 1

Шкала Харрингтона

Міра наближення показника до ідеалу	Значення показника	Інтерпретація стану економічної безпеки	Пояснення інтерпретації
Дуже висока	Більше 0,8–1,0	Безпека	Відсутність загрози ліквідності, достатність внутрішніх активів для погашення заборгованості
Висока	0,63–0,8	Умовна безпека	Можливість мобілізації внутрішніх резервів для погашення заборгованості
Середня	0,37–0,63	Небезпека / ризик	Можливість мобілізації внутрішніх резервів / кредитування для погашення заборгованості
Низька	0,2–0,37	Критична небезпека / ризик	Можливість зміни термінів погашення заборгованості / кредитування
Дуже низька	менше 0,2	Ризик	Кредитування та зростання витрат на величину відсотків за кредит

та аналізу стану використання ресурсів та побудови узагальнюючої карти ризиків авіакомпаній.

Ідентифікація стану економічної безпеки авіакомпанії на основі шкали Харрінгтона виявила, що ресурсну небезпеку для більшості авіакомпаній становить критична відсутність високоліквідних активів і короткострокових фінансових вкладень, недостатність чистого грошового потоку. Більшість авіакомпаній України працюють в зоні ризику та критичної безпеки. Досліджено діяльність дев'яти авіакомпаній на ринку України: ПРАТ «АК «Міжнародні авіалінії України», ПАТ «Мотор Січ», ТОВ «Авіаційна компанія «Роза вітрів», ТОВ «ЯнЕйр», ТОВ «Авіакомпанія Меридіан», ТОВ «Авіакомпанія Скай АП», ТОВ «Авіакомпанія «Азур Ейр Україна», ПРАТ «Авіакомпанія Буковина», ТОВ «Авіакомпанія Браво».

Небезпека економічного потенціалу авіакомпаній криється і у співвідношенні джерел фінансових ресурсів авіакомпаній. Оцінювання стану залучення різних джерел фінансування для формування функціонуючого капіталу здійснюється на основі класичної системи показників фінансової стійкості, а їх порівняння з нормативними значеннями дозволяє виявити джерела наявних загроз і майбутніх небезпек.

Так, наприклад, аналіз коефіцієнта автономії виявив низьке значення показника, що буде сигналізувати про високий рівень ризиків і низьку стійкість компанії в середньостроковій перспективі; індикатор фінансової незалежності говорить про здатність авіакомпанії відповідати за своїми зобов'язаннями в середньо- і довгостроковій перспективі. Наприклад, високим рівнем фінансової незалежності від зовнішніх джерел фінансування характеризувалося ПАТ «Мотор Січ», де обсяг власного капіталу в 6–8 разів більше обсягу залученого капіталу. Така ситуація є індикатором здатності підприємства більш ефективного використання наявного потенціалу.

Від'ємне значення власного капіталу більшості авіакомпаній України не говорить про швидке банкрутство, але вказує на наявність фінансових ризиків у довгостроковій перспективі. Способом уникнення таких ризиків є зростання акціонерного капіталу.

Коефіцієнт маневреності власного капіталу є індикатором небезпек зростання частки довгострокового фінансування у структурі джерел фінансування авіакомпаній. За даними результатів проведеного аналізу, окрім ПАТ «Мотор Січ», від'ємне значення чистого оборотного капіталу та власного капіталу свідчить про неспроможність розміром існуючого власного капіталу фінансувати оборотні активи.

Слід зауважити, що отримані позитивні значення цього коефіцієнта є результатом дотримання правил арифметики (ділення мінусового значення на мінусове), а за змістовним наповненням цей коефіцієнт (окрім ПАТ «Мотор Січ») відображає ризик недостатності власного капіталу для фінансування не лише оборотних, але і необоротних активів.

Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами є індикатором достатності довгострокових коштів компанії для покриття потреб формування оборотних активів авіакомпанії. У вибірці досліджуваних авіапідпри-

ємств (окрім ПАТ «Мотор Січ») існує ризик зростання частки короткострокового та довгострокового позикового капіталу для фінансування потреб операційної діяльності. В ситуації існуючого ризику напрямом його зменшення є зростання власного капіталу, оптимізація оборотних активів авіакомпанії.

Порівняння показників фінансової стійкості з середніми нормативними значеннями та переведення їх за шкалою Харрінгтона у якісні виміри стану безпеки виявило значні відхилення у стані забезпеченості авіакомпаній власними ресурсами. Усі авіакомпанії (окрім ПАТ «Мотор Січ») мають показники фінансової стійкості, які сигнализують про ризик, пов'язаний з відсутністю власного капіталу, зростанням кредиторської заборгованості.

Індикатором безпеки взаємовідносин авіакомпанії та її клієнтів є термін погашення дебіторської заборгованості та його порівняння з терміном погашення кредиторської заборгованості. Перевищення дебіторської заборгованості над кредиторською свідчить про небезпеку зростання заборгованості за надані послуги та можливості наростання проблем з ритмічністю надходження грошових коштів. Підтвердженням зростаючої небезпеки в системі взаємовідносин авіакомпанії та її клієнтів є коефіцієнт співвідношення дебіторської та кредиторської заборгованості.

Так, наприклад, в ПРАТ «АК «Міжнародні авіалінії України» в 2015 році він становив 0,69, в 2016 р. – 2,19, в 2017 р. – 2,29, у 2018 р. – 2,58, що засвідчує наростання тенденції зростання ризику товарного кредитування споживачів послуг авіакомпанії. Аналогічні закономірності у формуванні небезпеки виконання договірних зобов'язань виникають і у діяльності авіакомпанії ТОВ «ЯнЕйр».

Нормативне співвідношення дебіторської та кредиторської заборгованості знаходиться на рівні, наближеному до одиниці. Таке співвідношення відповідає стану збалансованості між надходженням коштів за умовами товарного кредитування (відстрочення платежів) і поточними зобов'язаннями авіакомпанії перед постачальниками ресурсів, фінансовими установами, фіскальними органами, працівниками тощо.

Згідно з отриманими даними дослідження більшість із авіакомпаній в своїй діяльності формують економічну фінансову безпеку на основі управління системою взаємодії зі споживачами послуг в такий спосіб, щоб співвідношення дебіторської та кредиторської заборгованості було на рівні нижче 1. В такому випадку цикл конверсії грошей формується на позитивному рівні, і авіакомпанія управляє станом своєї економічної безпеки, зменшуючи платіжні ризики.

Небезпека вчасного та рівномірного формування грошового потоку товарного кредитування в авіакомпаніях пов'язана з низкою особливостей їх діяльності та управління. Так, значна дебіторська заборгованість у ПРАТ «АК «Міжнародні авіалінії України» виникає у відносинах в системі послуг з перевезення вантажів. Окрім того, причинами зростання дебіторської заборгованості у авіакомпаній, основним видом діяльності яких є надання послуг пасажирського авіаційного транспорту, є прийнята політика управління системою партнерських взаємовідносин авіакомпанії.

Також використання шкали Харрінгтона дозволило ідентифікувати небезпеки та ризики у всіх складових ділової активності авіакомпаній. Аналіз показників рентабельності авіакомпаній дозволив зробити узагальнюючий висновок про збитковість усіх підприємств представленої вибірки. Виключенням в зазначеній закономірності є рентабельність ПАТ «Мотор Січ», яка за період, що досліджується, є як позитивною, так і кількісно достатньою для забезпечення потреб розширеного виробництва авіакомпанії. Диверсифікованість діяльності ПАТ «Мотор Січ» забезпечила авіакомпанії можливість покриття збитків від надання послуг у сфері повітряного транспорту прибутковістю діяльності з виробництва космічних та літальних апаратів.

Аналіз результатів діяльності авіакомпаній за останні роки дозволив зробити висновок, що збитковість авіакомпаній формується на етапі операційної діяльності, про що свідчить коефіцієнт рентабельності реалізації послуг, який у більшості авіакомпаній є від'ємним.

Динаміка зміни коефіцієнтів рентабельності за 2015–2018 роки дозволила виявити такі закономірності:

- авіакомпанії, діяльність яких пов'язана з наданням послуг пасажирських перевезень, демонструють нестабільний характер динаміки зміни показників рентабельності. Залежність рентабельності авіакомпанії від коливань попиту та зміни ціни на паливо призводить до неспроможності авіакомпаній формування стабільного тренду зростання показників рентабельності;
- авіакомпанії, які забезпечили у досліджуваному періоді позитивну рентабельність операційної діяльності, мали негативний баланс доходів і витрат фінансової та іншої діяльності (ПрАТ «АК «Міжнародні авіалінії України», ТОВ «Авіакомпанія Браво», ПрАТ «Авіакомпанія Буковина», що є свідченням наявності неопераційних ризиків, які впливають на стан економічної безпеки авіакомпанії);
- попри стійку задекларовану збитковість операційної діяльності, авіакомпанії провадять операційну діяльність, покриваючи величину збитків надходженнями для цілей забезпечення простого відтворення основних засобів (амортизацією);
- у динаміці показників рентабельності простежується стійка залежність рентабельності від зовнішніх умов діяльності у визначеному часовому періоді, про що свідчить відсутність стійкості динаміки вибірки цих показників.

У системі індикаторів стану економічної безпеки, збитковість операційної діяльності є індикатором можливого зростання короткострокової заборгованості у випадку, якщо розмір збитку менше розміру річної амортизації. У такому випадку авіакомпанія має можливість покривати поточні витрати інвестиційними джерелами простого відтворення (амортизацією). Однак така політика управління рухом грошових потоків зменшує ризики діяльності в короткостроковому періоді, але збільшує їх ймовірність у довгостроковому (адже зменшуються ресурси для простого відтворення основних засобів). З огляду на вище-

викладене пропонуємо в системі індикаторів економічної безпеки для виявлення потенційних фінансових ризиків використовувати коефіцієнт амортизаційного покриття збитку (формула 1):

$$K_{an} = \frac{A_p + \Pi_{\text{ч}}}{A_p}, \quad (1)$$

де A_p – річна сума амортизації;
 $\Pi_{\text{ч}}$ – чистий прибуток авіакомпанії.

Отже, якщо K_{an} буде більшим одиниці, авіакомпанія має можливість покриття збитковості поточної діяльності за рахунок амортизаційних відрахувань, збільшуючи тим самим ризики формування джерел оновлення основних засобів авіакомпанії.

Індикатором безпеки діяльності авіакомпанії буде дотримання такої рівності: коефіцієнт відношення суми амортизації та прибутку до чистої виручки повинен бути більшим коефіцієнта відношення амортизації до чистої виручки.

Про достатність амортизаційних відрахувань для покриття збитків свідчить співвідношення частки амортизації в чистій виручці та коефіцієнта рентабельності продаж авіакомпанії.

Якщо коефіцієнт такого співвідношення більше 1, авіакомпанія повністю покриває поточні збитки власними надходженнями, в протилежному разі – зростає небезпека втрати економічної стійкості та джерел забезпечення майбутнього розвитку.

З урахуванням того, що показник рентабельності не має нормативного значення, а апіорі нормальним вважається стан, коли підприємство має рентабельність більшу 0, для переведення показників рентабельності в якісні характеристики стану економічної безпеки була використана спрощена шкала оцінювання, відповідно до якої рентабельність від 0 до 0,01 характеризувала стан небезпеки, більше 0,1 – безпеки, менше 0 – ризику.

Складовою економічної безпеки підприємства є економічна безпека персоналу як захист стану стійкості діяльності підприємства від ризиків зміни якісних та кількісних характеристик персоналу, які формують небезпеки та ризики діяльності підприємства. До якісних характеристик персоналу відносяться: рівень компетенцій персоналу та їх відповідність функціональним задачам, набір соціальних (освіта, лояльність до авіакомпанії, світогляд, переконання) та біологічних (ментальність, психотип) характеристик індивідуума, креативність тощо.

Кількісними характеристиками стану стійкості персоналу є оптимальність чисельності, сформована на основі відповідності трудоемності виконання та кількості функціональних задач, показник стабільності кадрового складу.

Сукупність кількісних і якісних параметрів кадрової безпеки частково можна оцінити на основі дослідження показників мотивації праці, результативності праці та руху персоналу.

З урахуванням того факту, що більшість авіакомпаній засновані на одноосібній власності і зареєстровані в організаційно-правовій формі товариства з обмеженою відповідальністю, і на такі підприємства не розповсюджується зобов'язання розміщення звітності на сайті На-

ціональної комісії з цінних паперів та фондового ринку, оцінювання стану економічної безпеки персоналу авіакомпаній було здійснене на основі оцінювання статистичних даних ПрАТ «АК «Міжнародні авіалінії України». Зважаючи, що, як було досліджено вище, авіакомпанії працюють в однакових умовах, і мають однакові тенденції зміни показників результативності їх діяльності, результати оцінювання ПрАТ «АК «Міжнародні авіалінії України» вважали закономірними стани економічної безпеки всіх авіакомпаній України.

За статистичних даними, у структурі собівартості послуг авіакомпаній частка витрат на оплату праці становить 7–8 %, які формуються на основі витрат на оплату праці членів льотних екіпажів, витрат на оплату праці персоналу, що здійснює технічне обслуговування (ТО) і ремонт повітряних суден та двигунів, витрати на оплату праці бортпроводників, виплат на оплату праці адміністративно-управлінського й обслуговуючого персоналу, витрат на оплату праці персоналу, що забезпечує оформлення квитків, продаж і рекламу.

Найбільший вплив на формування собівартості діяльності авіакомпаній становлять інші операційні витрати, куди відносяться витрати на технічне обслуговування та ремонт, витрати на покриття зборів з клієнтів та аеродромні витрати, у тому числі: витрати, пов'язані з системою зборів за аеропортове обслуговування посадки, технічне обслуговування ПС, пасажирів та обробку вантажів, пошти і багажу, розміщення ПС на пероні з наданням аеронавігаційного обслуговування; аеродромні витрати, витрати на обслуговування пасажирів; витрати на харчування пасажирів на борту ПС; витрати, пов'язані з обслуговуванням пасажирів на борту ПС; інші витрати, пов'язані з обслуговуванням пасажирів, витрати на оформлення квитків, продаж та рекламу, всього, у тому числі: витрати на рекламу; інші витрати [1].

Отже, відповідно до частки витрат у структурі собівартості діяльності авіакомпанії формуються і сила впливу ризику втрат від настання небезпек їх зміни. Чим вища частка витрат у собівартості, тим більші збитки матиме авіакомпанія у випадку їх негативної направленості впливу на діяльність авіакомпанії.

Щодо економічної ефективності існуючої в авіакомпаніях оплати праці, то варто зауважити, що коефіцієнт зарплатовіддачі (12–13 грн/грн), який розраховується на основі співвідношення чистого доходу та оплати праці є вищим, аніж у ПАТ «Мотор Січ» (4–7 грн/грн), що свідчить про вищу результативність оплати праці.

Структура персоналу авіатранспортних підприємств є стійкою, що свідчить про задоволеність персоналу умовами праці та мотивації персоналу у авіатранспортних підприємств України.

Для ідентифікації ризиків та небезпек у використанні персоналу підприємства, процедура якої базується на розрахунку коефіцієнта відхилення фактичного показника від нормативу, за нормативне значення приймалося найнижче значення показника у вибірці показників частки оплати праці у собівартості та прибутку на одного працюючого, оскільки це відповідає цілям стійкості та розвитку. При розрахунку коефіцієнта відхилення за показником

стабільності кадрів нормативом приймалося значення на рівні одиниці.

Матеріально-технічні ресурси авіакомпанії формують її економічну безпеку за умови формування тенденцій стійкого, ефективного використання. Визначення впливу матеріально-технічних ресурсів на стан економічної безпеки авіапідприємств базується на оцінюванні динаміки їх змін та аналізу закономірностей у розрахунку їх відхилень від нормативних значень.

На сьогодні частка матеріальних витрат у структурі собівартості авіакомпаній становить 12–15 %, а в авіатранспортних підприємств з виробництва авіаційної техніки – 25–30 %. Відповідно, і частка матеріальних оборотних активів у структурі активів авіакомпаній сягає 8–12 %, а в інших авіатранспортних підприємств сягає до 60 % вартості активів (ПАТ «Мотор Січ»). Така статистика формує і ймовірний вплив небезпек та ризиків зміни умов використання матеріальних ресурсів на стан економічної безпеки даних підприємств.

Щодо основних засобів, то частка основних засобів у активах авіакомпанії становить 10–17 %, а у інших авіатранспортних підприємств – до 25–30 %. Ці пропорції визначають їх вплив не лише на формування структури ресурсів авіакомпанії, але і на стан її економічної безпеки.

Необхідно зазначити, що перехід на лізингові відносини у забезпеченні потреб авіакомпаній у повітряних судах дозволяє зменшити частку основних засобів у структурі функціонуючого капіталу авіакомпанії.

З урахуванням даної моделі функціонування авіакомпаній, останні не відображають величину їх зносу, та не мають можливості формування джерел їх відновлення за рахунок амортизації. Тому рівень зносу основних засобів, задекларований в балансі є відображенням рівня зношеності лише тих основних засобів, які по праву власності перебувають у володінні авіакомпанії.

В ідеалі оцінювання економічної безпеки використання матеріально-технічних ресурсів доцільно здійснювати на основі використання сукупності показників, які всебічно відображають стан та динаміку матеріальних ресурсів та основних засобів авіакомпанії. Однак, зважаючи, що у більшості авіатранспортних підприємств сукупність цих показників визначається технічними характеристиками авіапарку компанії, їх кількістю, мережею авіапольотів, видом діяльності (пасажирські чи вантажні перевезення), тому для об'єктивності їх подальшого порівняльного аналізу були обрані найбільш узагальнюючі показники: матеріаловіддача, фондівіддача, які є індикативним відображенням зношеності основних засобів та їх завантаженості тощо. Щодо зношеності авіапарку авіакомпанії, то слід зауважити, що його середній коефіцієнт в галузі авіаперевезень становить 40–50 % первісної вартості, а рівень завантаженості – 70–80 %.

Аналіз фондівіддачі показав, що вона відображає різне співвідношення між чистим доходом авіатранспортного підприємства та первісною вартістю його основних засобів. Різні кількісні значення фондівіддачі у вибірці авіатранспортних підприємств засвідчують різну ефективність використання авіапарку авіакомпанії, яка, як зазначалося вище, залежить від структури авіапарку, коефіцієнта зван-

таженості літака, мережі маршрутів тощо. За отриманими даними найвищий коефіцієнт фондівдачі має ПрАТ «АК «Міжнародні авіалінії України», найнижчий – авіакомпанія ПрАТ «Авіакомпанія Буковина» та ТОВ «Авіакомпанія Меридіан».

Для оцінювання економічної безпеки матеріально-технічних ресурсів авіатранспортних підприємств на основі використання коефіцієнта відхилення фактичного значення від нормативу нормативним значенням прийнято середнє значення за період. Відповідно, перевищення середнього (нормативного) значення свідчатиме про зростання доходності основних засобів, зниження – навпаки.

Аналогічний підхід до обрання нормативного значення був використаний і при оцінюванні економічної безпеки використання матеріальних ресурсів авіатранспортного підприємства.

Показники економічної безпеки стану використання матеріально-технічних ресурсів авіатранспортного підприємства дозволили ідентифікувати стани небезпеки та ризику, які можуть бути пов'язані з низькою ефективністю використання їх технічних і матеріальних ресурсів

Висновок. За результатами проведеного оцінювання стану економічної безпеки зроблено висновок, що в зоні безпеки прибутковості протягом всього досліджуваного періоду знаходилися підприємства, які надавали послуги вантажного перевезення, авіакомпанії, основним видом діяльності яких є пасажирські авіаційні перевезення (за виключенням окремих періодів прибуткової діяльності), всі інші учасники авіаційного ринку отримували збитки, а отже, перебували в зоні ризику з огляду на критичну відсутність фінансових ресурсів не лише для розширеного відтворення послуг, але і для покриття поточних потреб операційної діяльності, що закономірно призведе до зростання короткострокової кредиторської заборгованості за отриманими короткостроковими кредитами, а отже, до зростання фінансових витрат авіакомпанії на їх погашення.

Використання шкали Харрінгтона для ідентифікації стану економічної безпеки авіакомпанії виявило, що ресурсну небезпеку для більшості авіакомпаній становить критична відсутність високоліквідних активів і короткострокових фінансових вкладень, недостатність чистого грошового потоку. Більшість авіакомпаній України працюють в зоні ризику та критичної небезпеки.

ЛІТЕРАТУРА

1. Городецька Л. О., Новокрещенов І. О. Визначення собівартості перевезень авіакомпаній. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2013. Вип. 36. С. 22–27.
2. Григорук П. М. Модель комплексного інтегрального оцінювання ефективності маркетингових рішень. Актуальні проблеми економічної кібернетики : кол. наук. моногр. Київ : Стило, 2014. С. 180–196.
3. Жихор О. Б. Інноваційний потенціал регіону та підходи до його оцінки. *Коммунальное хозяйство городов* : науч.-техн. сб. 2006. Вип. 73. С. 55–66.
4. Камышникова Э. В. Формирование универсальной шкалы оценки уровня экономической безопасности предприятия. *Вісник Донецького національного університету економіки і торівлі імені Михайла Туган-Барановського*. 2009. Вип. 4. С. 76–80.
5. Лютик Т. В. Функція бажаності Харрінгтона як інструмент інтегральної оцінки інноваційної та науково-технологічної складових економічного потенціалу. *Історія науки і біографістика*. 2016. № 4. URL: <http://inb.dnsgb.com.ua/2016-4/09.pdf>
6. Магоматов В. Д. Индикативное планирование инвестиционной деятельности строительной отрасли в регионе : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. М., 2008. 21 с.
7. Матросова Л. М. Формування організаційно-економічного механізму управління інноваційними процесами у промисловості. Луганськ : СУДУ, 2000. 462 с.
8. Harrington E. C. The desirability function. *Industrial Quality Control*. 1965. Vol. 21. No. 10. P. 494–498.

REFERENCES

- Harrington, E. C. "The desirability function". *Industrial Quality Control*, vol. 21, no. 10 (1965): 494-498.
- Horodetska, L. O., and Novokreshchenov, I. O. "Vyznachenня sobivartosti perevezhen aviakompanii" [Determining the Cost of Airline Transportation]. *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury*, no. 36 (2013): 22-27.
- Hryhoruk, P. M. "Model kompleksnoho intehralnoho otsiniuvannia efektyvnosti marketynhovyykh rishen" [Model of Complex Integrated Evaluation of Marketing Decisions Effectiveness]. *In Aktualni problemy ekonomichnoi kibernetiky*, 180-196. Kyiv: Stylos, 2014.
- Kamyshnikova, E. V. "Formirovaniye universalnoy shkaly otsenki urovnya ekonomicheskoy bezopasnosti predpriyatiya" [Formation of a Universal Scale for Assessing the Level of Economic Security of an Enterprise]. *Visnyk Donetskoho natsionalnoho universytetu ekonomiky i torhivli imeni Mykhaila Tugan-Baranovskoho*, no. 4 (2009): 76-80.
- Liutyk, T. V. "Funktsiia bazhanosti Kharrinhntona yak instrument intehralnoi otsinky innovatsiinoi ta naukovo-tekhnologichnoi skladovykh ekonomichnoho potentsialu" [Harrington's Desirability Function as a Tool for Integral Assessment of Innovative and Scientific and Technological Constituents of Economic Potential]. *Istoriia nauky i biohafistyka*. 2016. <http://inb.dnsgb.com.ua/2016-4/09.pdf>
- Magomadov, V. D. "Indikativnoye planirovaniye investitsionnoy deyatel'nosti stroitel'noy otrasli v regione" [Indicative Planning of Investment Activity of the Construction Industry in the Region]: *avtoref. dis. ... kand. ekon. nauk* : 08.00.05, 2008.
- Matrosova, L. M. *Formuvannia orhanizatsiino-ekonomichnoho mekhanizmu upravlinnia innovatsiinykh protsesamy u promyslovosti* [Formation of Organizational and Economic Mechanism for Managing Innovation Processes in Industry]. Luhansk: SUDU, 2000.
- Zhykhor, O. B. "Innovatsiinyi potentsial rehionu ta pidkhody do yoho otsinky" [Innovative Potential of the Region and Approaches to its Evaluation]. *Kommunalnoye khozyaystvo gorodov*, no. 73 (2006): 55-66.

Стаття надійшла до редакції 14.02.2020 р.