

DOI: 10.15276/EJ.02.2020.7  
DOI: 10.5281/zenodo.4596525  
UDC: 336.13:368:629.7(477)  
JEL: H12, L98

## УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

### MANAGEMENT OF FINANCIAL AND ECONOMIC SECURITY OF THE AVIATION INDUSTRY OF UKRAINE

Iryna M. Nyenno, Doctor of Economics, Professor  
*Odessa I.I. Mechnikov National University, Odessa, Ukraine*  
ORCID: 0000-0003-0762-808X  
Email: inyenno@onu.edu.ua

Youriy L. Hrinchenko, Doctor of Economics, Associate Professor  
*Odessa I.I. Mechnikov National University, Odessa, Ukraine*  
ORCID: 0000-0002-9439-5933  
Email: hrinchenko@yahoo.com

Recieved 03.02.2020

*Ненно І.М., Грінченко Ю.Л. Управління фінансово-економічною безпекою авіаційної галузі України. Оглядова стаття.*  
В статті визначено підвищення актуальності впровадження системного підходу до управління фінансово-економічної безпеки авіаційної галузі в умовах форс-мажорних обставин, зокрема загрози пандемії коронавірусу. Наведено ключові фактори невизначеності для авіаційної галузі та генезу вирішення проблем щодо зривів в її роботі на прикладі обставин вересня 2002 року в США. Сформовано та обгрунтовано основні напрямки організації такої системи, якими є розробка державних заходів з підтримки лізингових механізмів фінансування галузі як державними, так і комерційними лізинговими компаніями; розвиток авіаційного страхування через підвищення лімітів відповідальності та створення пулів страховиків; розробка програм захисту (defense program) в авіаційній галузі, спираючись на стандарти інтегрованого ризик-менеджменту.

*Ключові слова:* авіаційна галузь, фінансово-економічна безпека, страхування, лізинг, ризик-менеджмент

*Nyenno I.M., Hrinchenko Y.L. Management of financial and economic security of the aviation industry of Ukraine. Review article.*

The article determines the increase of relevance of the introduction of a systematic approach to the management of financial and economic security of the aviation industry under conditions of force majeure, in particular the threat of a coronavirus pandemic. The key factors of uncertainty for the aviation industry and the genesis of the problems of disruptions in its work are presented, as exemplified by the circumstances of September 2002 in the USA. The basic directions of organization of such a system, which are the development of state measures to support the leasing mechanisms of financing the industry by both state and commercial leasing companies, have been formed and substantiated; development of aviation insurance through raising of limits of liability and creation of pools of insurers; developing defense programs in the aviation industry based on integrated risk management standards.

*Keywords:* aviation industry, financial and economic security, insurance, leasing, risk management

**А**віаційна галузь України є невідривною від світової авіаційної галузі. Забезпечення сталості її розвитку відбувається в умовах мобільності пасажирів та вантажів, посилення економічного розвитку країн та регіонів прямування, втілення нових проєктів та здійснення експортно-імпорتنних операцій. Припинення розвитку галузі може виникати внаслідок внутрішніх та зовнішніх факторів впливу, які можна представити через фінансову стійкість та платоспроможність суб'єктів авіаційної галузі та обсяг попиту на послуги галузі, який формується в сприятливих чи несприятливих макроекономічних умовах. Таким чином, необхідність системного розгляду умов та форм управління фінансово-економічною безпекою є питанням підвищеної актуальності.

#### Аналіз останніх досліджень і публікацій

Теоретичні засади аналізу та управління в авіаційній галузі закладено в роботах Б. Васіґа, К. Флемінґа, Т. Теклера [Vasigh, B., Fleming, K., & Tacker, T.], Р. Нойвіля та А. Одоні [Neufville De Neufville R. & Odoni A.], О.В. Андрєєва, А.І. Козлова, [Andreev A. V., Kozlov A. Y.]. В більшості досліджень розглядається вплив авіаційної галузі на економічну систему в цілому, тому все ще потребує поглиблення питання формування системи управління фінансово-економічною безпекою галузі, що набуває підвищеної актуальності в умовах скорочення маршрутів та рейсів в форс-мажорних обставинах загрози життю та здоров'ю націй.

*Метою цієї статті* є обгрунтування формування системи управління фінансово-економічною безпекою авіаційної галузі. Мета статті обумовила перелік наступних завдань для її досягнення: визначити умови виникнення фінансово-економічної небезпеки авіаційної галузі відповідно для кожного

її суб'єкту з урахуванням галузевих особливостей їхньої взаємодії; встановити форми управління фінансово економічною безпекою в галузі; визначити методи забезпечення фінансово-економічної безпеки в авіаційній галузі; запропонувати концепт організації системи фінансово-економічної безпеки авіаційної галузі.

#### Виклад основного матеріалу дослідження

Авіаційна галузь України та світу наразі зіткнулася з наймасштабнішою кризою, пов'язаною із адміністративними обмеженнями щодо перельотів та їхньою відміною у зв'язку з необхідністю ізоляції. Особливістю цієї галузі є саме високий вплив інтернаціоналізації та ступеню відкритості економіки. В цих умовах розвиток передової аналітики, які може підтримувати розрахунки ключових показників та управління ними для забезпечення безпеки розвитку потребує поглиблених досліджень. До 2018 року ми бачимо постійне зростання показників розвитку авіаційної галузі в Україні (див. табл. 1).

Таблиця 1. Сукупний обсяг значень показників розвитку авіаційної галузі (комерційні польоти) України за 2015-2018рр., в тис. грн.

Показник	Рік		Тр	Рік	Тр	Рік	Тр
	2015	2016	%	2017	%	2018	%
Перевезено пасажирів, тис. чол.	6 304	8 278	131	10 556	128	12 529	119
Виконані пасажиро-кілометри, млн. пас.км	11 364	15 533	137	20 346	131	25 889	127
% пасажирського завантаження на регулярних рейсах	79	78	-	78	-	79	-
Перевезено вантажів, тон	67 994	71 259	105	77 935	109	94 558	121
Перевезено пошти, тон	2 597	3 018	116	4 884	162	4 525	93
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта), тис.ткм	218524	226361	104	275347	122	339 686	123
Виконані тонно-кілометри (пасажирі+вантажі+пошта), тис.ткм	1 247 018	1 621 195	130	2 119 224	131	2 693 428	127
% комерційного завантаження на регулярних рейсах	67	65	-	66	-	65	-
Виконано рейсів, одиниць	66 332	79 520	120	93 042	117	100 325	108
Наліт годин, годин	185641	213 230	115	252876	119	282 090	112
Відпр.+прибуло повітр. суден, одиниць	120664	133 166	110	159866	120	182 811	114
Пасажиропотоки, тис. чол.	10 695	12 930	121	16 499	128	20 545	125
Вантажо-поштопотоки, тон	34 412	42 855	125	52 334	122	56 426	108

*Джерело: складено авторами за матеріалами [1]*

Згідно розрахунків, представлених в таблиці 1, темпи зростання показників обсягу перевезених пасажирів, та пасажирокілометрів, обсягу вантажів, кількості виконаних рейсів та пасажиропотоків загалом постійно зростають. Причому темп зростання скорочується саме в 2018 році, за виключенням обсягу перевезених вантажів. Підсумки 2019 року та прогнози 2020 безперечно віддзеркалять ефективність використання авіаційного транспорту та його корисність.

За прогнозами аналітиків наукового видання «The Economist» [2] відбудеться скорочення обсягів світової авіаційної галузі на одну п'яту частку навесні 2020 р. Уряд Норвегії звільняє перевізників від податків. Lufthansa апелює до державної підтримки. Якщо велика кількість перевізників піде з ринку, це може мати наслідки для всієї авіаційної галузі, а саме для аеропортів, особливо регіональних. Виробники літаків наразі змінюють виробничі плани з урахуванням скорочення попиту. Постраждалими можуть виявитися навіть найпотужніші інвестори – лізингові компанії, які внаслідок тотальної неплатоспроможності матимуть скоротити ставки. Наслідком скорочення перевезень може стати зміна формати використання ділових подорожей та заміни переговорів і особистих зустрічей на он-лайн, бо саме протягом періоду ізоляції буде проведений пілотний тест таких форматів. Все це гальмує розвиток галузі и примушує до пошуку системних підходів аналітики та організації її безпеки.

Методичний підхід Eurostat [3] до аналізу авіаційної галузі країн ЄС включає визначення кількості підприємств в галузі в динаміці, аналіз обсягу інвестицій в інфраструктуру, визначення ринкової долі внутрішніх перельотів, кількість міжнародних та внутрішніх рейсів, в тому числі по кожному з аеропортів, кількість відправлень в залежності від типу повітряного судна. Показники аналізуються по пасажиром, вантажах та багажу. Ця методологія опосередковано підтверджує склад екосистеми авіаційної галузі, бо до неї включені показники роботи аеропортів, повітряних перевізників та літакобудівників.

Впровадження заходів управління фінансового-економічної безпекою авіаційної галузі пропонується проводити по відповідних цілях та стратегіях економічних агентів галузі, а саме: авіаційних перевізників,

аеропортів та авіаційних будівників. Управління фінансово-економічною безпекою може бути здійснено через наступні процеси:

- Організація процесу лізингу, що є важливим для фінансування авіаційних об'єктів з метою забезпечення сталості розвитку, як авіаційних перевізників, так і авіабудівних підприємств – учасників екосистеми авіаційної галузі.
- Організація процесу авіаційного страхування, що є запорукою безпеки як пасажирів, так і самих авіакомпаній.
- Управління ризиками та сек'юритизація, в тому числі щодо закупівлі палива для авіаційних перевізників.

Вагомим важелем забезпечення розвитку та фінансової гарантії інвестицій в інфраструктуру галузі є механізм лізингового інвестування. На рис. 1 ми бачимо, як зростає за 50 років питома вага літаків, які були придбані авіаційними перевізниками саме до 50% вже в 2020 році.

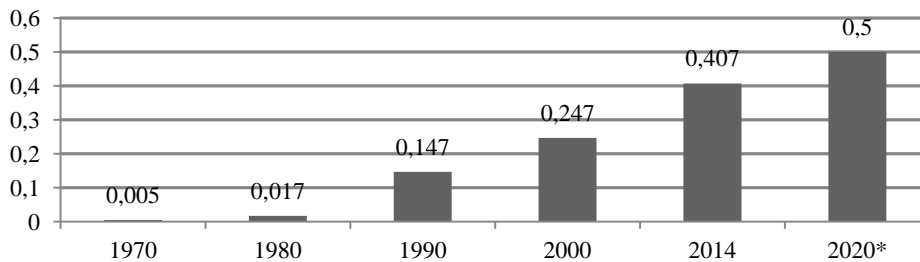


Рисунок 1. Питома вага літаків в лізингу (використання в світовій авіаційній галузі, 1970-2020 рр.)

*Джерело: складено авторами за матеріалами [4, с. 8]*

Результатом фінансового лізингу є перехід права власності на об'єкт лізингу до лізингодержувача після закінчення строку дії договору чи купівлі його за залишковою вартістю. Оперативний лізинг – це угода, умови якої передбачають амортизацію вартості капіталу, що був використаний лізингодавцем з метою купівлі повітряного судна на протязі усього строку дії договору. Запровадження механізму лізингу вимагає і державної підтримки в розвитку галузі в Україні. Зокрема, обов'язковою попередньою умовою договору лізингу є сплата покупцем чи лізингодержувачем забезпечувального депозиту, який не повинен змішуватися лізингодавцем із власними коштами. Депозит є забезпеченням належного виконання покупцем умов попереднього договору, одночасно в умовах невідповідності повітряного судна умовам узгодженого стану на момент постачання лізингодержувач може вимагати повернення депозиту [5, с.200]. Для українських покупців/лізингодержувачів дозволяється сплачувати забезпечувальний депозит тільки за наявності індивідуальної ліцензії Національного банку України. Це пов'язано із можливістю розміщувати депозити в іноземній валюті за кордоном. Лібералізація валютного законодавства в цьому питанні стосується тільки фінансових установ. Міжнародні сценарії розширення впливу світових авіаційних альянсів вимагають розробки та підтримки як транспортної інфраструктури (аеропортів) так і авіаційного транспорту – національних перевізників безпосередньо. Українська наукова діячка та юридичний практик авіаційного лізингу в Україні та за кордоном Цірат Г. [6] підкреслює доцільність системності та послідовності, яка необхідна для впровадження повноцінних механізмів лізингу повітряних суден в Україні. Вона зауважує, що оновлення рухомого складу авіаційних перевізників ефективно саме на умовах оперативного лізингу. Умови фінансового лізингу формують обмеження купівлі-продажу та не дозволяють заощаджувати власні кошти. Оформлення лізингу та надання гарантій при придбанні літаків в українських літакобудівників має бути розглянуто окремо та виходячи з фактичних процедур фінансування лізингу літаків Boeing, Airbus та Embraer умови лізингу залежать від ефективності реалізації міжнародних угод в Україні, а саме мова йдеться про кейптаунську конвенцію та протокол про о Конвенції про міжнародні майнові права на рухоме обладнання з питань авіаційного обладнання [7]. Досі не гармонізовані внутрішні вимога до документального оформлення реєстрації повітряних суден, які ставлять кредитора в залежність від можливостей їхнього невиконання. Відповідно до конвенції існують форми в яких через занальні чи спеціальні дії лізингодавець може вступити у володіння повітряним судном. Важливість спрощення та підвищення ефективності регулювання операцій придбання в лізинг повітряних суден підтверджується впливом цих операцій на розбудову самої галузі. Як свідчить рис. 2, питома вага експортних кредитів скорочується з 2010 по 2019 рр. Збільшується питома вага ринків капіталу. Безпосередньо виробники практично не фінансують операції лізингу, разом зі страховиками, тоді як банківський сектор також є активним інвестором, що підтверджує привабливість цього інвестиційного активу.

Політика забезпечення фінансово-економічної безпеки має сприяти налагодженню дієвого механізму реалізації Кейптаунської конвенції щодо застосування спеціального пільгового режиму використання повітряних суден та звільнення лізингоотримувача від податку на додану вартість в Україні.



Рисунок 2. Розподілення джерел фінансування ринку лізингу повітряних суден в світовій авіаційній галузі, 2010-2019 рр.

*Джерело складено авторами за матеріалами [8, с. 8]*

Особливим видом лізингу, який використовується у умовах сезонних коливань, коли необхідно залучати додаткові літаки, в обставинах зриву польотів експлуатант повітряного судна може взяти його у мокрий лізинг, чи лізинг з екіпажем. В такому разі екіпаж на чолі з командиром виступає як найманий лізингодавцем, а лізингодержувач визначає графік польотів судна. Цей термін використовується в обігу як wet lease чи АСМІ (Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance) [6, с. 222]. В цьому випадку планування лізингових виплат відбувається із розрахунку оплати льотних часів екіпажу в тому числі. Регулювання угод мокрого лізингу є складним, бо потребує чіткого міжурядового розмежування повноважень забезпечення безпеки польотів та підтримання льотної придатності.

Доцільним є дві форми участі держави у підтримці лізингового фінансування авіаційної галузі. В Україні було розроблено проект Закону України «Про державну підтримку авіаційного лізингу», який так і не був затверджений. Державна підтримка надавалася авіаційним перевізникам з метою придбання літаків виключно українського виробництва за рахунок коштів державного бюджету України. Передбачалося виділення субсидій та надання державних гарантій державним лізинговим компаніям при отриманні кредитів. Проте, вважаємо недоцільним обмежувати підтримку тільки за українськими договорами придбання літаків. Пільгові умови забезпечення сталості розвитку галузі можливо надавати і іноземним інвесторам авіаційної галузі за рахунок фінансування української авіаційної промисловості.

Першою формою є створення державної лізингової компанії. Це дозволить мотивувати інвесторів розширяти парк повітряних суден, спрощувати умови співробітництва із повітряними перевізниками – інвесторами українського авіабудування, підтримувати національних авіаційних перевізників та розвиток маршрутної мережі за рахунок нових літаків. Іншою формою підтримки лізингових операцій може бути надання доступу приватним лізинговим компаніям до коштів державних банків. Це забезпечить пільгові умови отримання позик на фінансування договорів авіаційного лізингу. Особливої уваги в цих умовах набуває ліквідність активів застави лізингу.

Авіаційне страхування стосується власників та операторів повітряних суден, операторів аеропортів, відносно страхування навігаційного обладнання. Термін «авіаційне страхування» використовується доволі широко, стосується регулярної та бізнес-авіації, а також гелікоптерів та космічних приладів.

Власники літаків придбають, як поліси страхування корпусу повітряного судна, що відноситься до послуг майнового страхування, так і страхування відповідальності [6]. В поняття корпусу авіаційного судна входить сам літак та електронне обладнання на ньому. Страхування відбувається від усіх ризиків за виключенням перелічених, чи навпаки – авіаційне страхування на умовах специфічного переліку ризиків. Стандартно до виключень відносять ризики, які виникають внаслідок війн та страйків.

Втрата літака над океаном буде відшкодовано відповідно до умов страхування від усіх ризиків, чи відкритого полісу. В результаті терористичних актів 11 вересня 2001р. ринок авіаційного страхування зазнав стрімкого скорочення. Протягом 7 днів страховики надіслали своїм клієнтам – власникам літаків повідомлення про відзив полісів, які покривали ризики війни та терористичні ризики. Для авіаційних перевізників така можливість залишилася, проте тарифи були значно підвищені. В той період в США проводилися заходи зі стабілізації авіаційної галузі через фінансову підтримку та створення фонду компенсації жертвам. Навіть через два роки після терористичної атаки багато позовів від невеликих

регіональних перевізників все ще не було задоволено, а втрати галузі вимірювалися в обсязі 13 млрд. доларів США [9, с. 363]. Все це призвело до банкрутств декількох національних та міжнародних перевізників. Окрім цього галузь вимагала значних вкладень для відновлення довіри в ній.

Відмінність авіаційного страхування полягає саме в катастрофічному характері збитків, які можуть перевищити навіть сукупний дохід від авіаційної діяльності. Тому світова практика авіаційного страхування підтвердила ефективність саме створення пулів з авіаційного страхування. Іншим механізмом забезпечення відшкодування по страхових випадках є перестраховання. Власне утримання страховиків з обов'язкового страхування відповідальності може бути незначним, утримання цедента – великим, бо капіталізація страховика є значно вищою [6, с. 174].

Саме події 11 вересня стали причиною того, що у США державою були прийняті законодавчі норми стосовно безпеки повітряного перевезення та стабілізації галузевої системи, включаючи авіакомпанії та авіаційних страховиків. Досвід управління фінансово-економічною безпекою авіаційної галузі містить факт створення окремої структури, які відшкодувала американським перевізникам 5 млн. доларів США саме за перерву в роботі. Було впроваджено нову програму авіаційного страхування, яка містила покриття відповідальності за настання воєнних ризиків. Особливістю цього додаткового покриття було саме незначне підвищення тарифу при включення цих ризиків до переліку застрахованих [6, с. 182].

Для досягнення фінансової стійкості комерційні авіаційні перевізники скорочували кількість літаків, персоналу та маршрутів. Проте зберегти пороговий рівень показників стало можливим завдяки підтримці як з боку держави, так і з боку страховиків. Бюджет страхування залежить як від умов страхування, зокрема, страхування від усіх ризиків коштує дорожче, так і від поточного стану використання літака. Страхування взльоту та посадки, а також самого польоту коштує вище, ніж страхування нерухомого літака. Регулярні авіаційні перевізники зазвичай платять за страхування відповідальності більше ніж власники приватних літаків для особистого використання та бізнес-авіації. Це пояснюється саме тим, що комерційні літаки більше часу знаходяться в небі та підпадають під вищий ступінь ризику. З іншого боку, легкі літаки більш під впливом ризику пошкодження та угону протягом перебування на землі. Тому для них більш коштовним є майнове страхування (страхування каско). Важливим фактором впливу на вартість страхування є досвід, здоров'я та кваліфікація пілота.

Договір має укладатися на таких умовах: «за повну загибель повітряного судна», внаслідок чого відшкодовуються збитки від повної загибелі та зникнення без вісті; а також з відповідальністю «за загибель і пошкодження повітряного судна». В другому випадку відшкодовуються витрати на усунення пошкодження планера, двигунів, устаткування, які виникли в результаті страхового випадку. Всі види демонтажу і ремонту літака та його вузлів і агрегатів повинні виконуватися тільки за згодою Страховика, за винятком випадків, коли це необхідно з міркувань безпеки або для запобігання подальшого збитку, або за вказівкою відповідних компетентних органів. Страховик сплачує витрати по ремонту, який виконано найбільш економічним способом: збитки внаслідок зникнення повітряного судна без вісті; необхідні і доцільні витрати, що зроблені для рятування повітряного судна та із запобігання і зменшення розміру завданих йому збитків.

Таблиця 2. Типові тарифи на страхування повітряних суден в Україні

№	Страховий ризик	Страховий тариф, %			
		Авіаційна подія	Стихійне лихо	Пожежа	Противоправні дії 3-х осіб
1	Конструктивна загибель	0,10	0,025	0,035	0,025
2	Пропажа без вісті	0,05	-	-	0,015
3	Пошкодження	0,35	0,10	0,25	0,075
4	Вимушена посадка	0,07	-	-	0,025

Джерело: складено авторами за матеріалами [10]

Виходячи із ступеня ризику в кожному конкретному випадку залежно від типу та призначення повітряного судна, умов його експлуатації, технічних характеристик та технічного стану, кваліфікації екіпажу, відшкодування додаткових витрат або умов страхування при встановленні ставки страхового платежу, за згодою сторін, можливе застосування поправочних коефіцієнтів, які зменшують або збільшують страховий тариф, у межах від 0,5 до 10,0. Норматив витрат на ведення справи становить 30%. Так от, світові кризи та форс-мажор, до якого можна віднести події 11 вересня 2002 р. призводять до того, що зазвичай в таких умовах комерційні страховики різко підвищують тарифи на страхування авіаційних ризиків, особливо таких, які відносять до військових, а саме викликані війною, вторгненням, діями іноземних ворогів, воєнними діями; заколотами, безладдям, цивільними зворушеннями та хвилюванням трудового характеру; діями осіб, для політичних або терористичних цілей. Тобто того, що є типовими виключеннями з умов Інституту Лондонських Страховиків (Institute of Cargo Clause). Таким чином, необхідною формою забезпечення сталості розвитку авіаційної галузі має бути не тільки законодавче впровадження авіаційного страхування та дотримання міжнародних конвенцій, але й



імперативне страхування воєнних ризиків. В сучасних умовах це особливо актуально для України. Цікавим є порівняння ліміту відповідальності страховика по договорах обов'язково авіаційного страхування [6, с. 195], яке здійснюється відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України №676 [11]. Так, якщо максимальна злітна маса повітряного судна більше 25 001 кг та менше 50 000 кг, то відповідно до українського законодавства відповідальність становить 5 923 426 доларів США. При цьому, Європейська конференція цивільної авіації (ЄКАК), членом якої є Україна, висуває вимоги у розмірі 16 924 075 доларів США. За Регламентом Європейського Парламенту та Ради від 21 квітня 2004 р. № 758/2004 про вимоги до страхування повітряних перевізників та експлуатантів повітряних суден ліміт відповідальності складає 211 550 934 доларів США. Таким чином, можна зробити висновок, що механізм забезпечення належного рівня фінансово-економічної галузі за рахунок авіаційного страхування не відповідає міжнародним нормам та є недостатнім. Авіаційна галузь України в таких умовах виявляється незахищеною в більшій мірі, ніж іноземні суб'єкти галузі.

Розглядаючи інтегрований ризик-менеджмент на рівні підприємства, ми стикаємося із чітким визначенням компонент, таких як корпоративне управління, що гарантує виконання правлінням відповідних організаційних процесів та контролю; лінійний менеджмент, який відповідальний за генерацію доходів та розвиток продуктів та послуг, цінову політику; портфельний менеджмент, який приймає на себе схильність до ризику та впроваджує диверсифікацію, встановлює ліміти; трансфер ризику для запобігання прийняття на себе ризиків із надмірним збитком чи вірогідністю реалізації чи на випадок, коли їх аутсорсинг є більш економічно вигідним; аналітика ризиків для забезпечення вимірювання та впровадження заходів; використання даних та технологій підтримки прийняття управлінських рішень; управління зацікавленими сторонами через звітування та комунікації з ними [12, с. 51]. Саме цей, останній етап і є найважливішим при організації управління безпекою в галузі. Бо зацікавленими сторонами та споживачами є усі учасники екосистеми. Вони ж є і найважливішим активом в галузі. Впровадження принципів ризик-менеджменту необхідно для усіх основних програм захисту (Defense Program) [13, с.17]. Таким чином, для розвитку галузей необхідним вважаємо впровадження так званих програм захисту, які вже поширені за кордоном та вимагають міжгалузевого аналізу та моніторингу, в тому числі пруденційного.

## Висновки

Проведене дослідження дозволило ідентифікувати основні складові управління фінансово-економічною безпекою авіаційної галузі, а саме: формування механізму фінансування та гарантій через лізингові операції, авіаційне страхування та управління ризиками в галузі. Репрезентовано зміст кожної складової в контексті визначення конкретних процедур організації процесу управління безпекою галузі. Обґрунтовано необхідність введення національних інституційних норм, що дозволить імплементувати міжнародні угоди та конвенції стосовно операцій лізингу повітряних суден, до яких приєдналася Україна, з метою скорочення податкового навантаження, що також забезпечить підвищення рівня фінансово-економічної безпеки в галузі. Це дозволить створити резерви фінансово-економічної безпеки в галузі. Перспективою подальших наукових пошуків автори бачать розробку програм комплексного захисту (Defense Programs) на умовах та стандартах інтегрованого ризик-менеджменту.

## Abstract

The article determines the increase of relevance of the introduction of a systematic approach to the management of financial and economic security of the aviation industry under conditions of force majeure, in particular the threat of a coronavirus pandemic. The key factors of uncertainty for the aviation industry and the genesis of the problems of disruptions in its work are presented, as exemplified by the circumstances of September 2002 in the USA. The basic directions of organization of such a system, which are the development of state measures to support the leasing mechanisms of financing the industry by both state and commercial leasing companies, have been formed and substantiated; development of aviation insurance through raising of limits of liability and creation of pools of insurers; developing defense programs in the aviation industry based on integrated risk management standards. The key indicators of the aviation industry development of Ukraine 2015-2018 were analyzed. The structure of the world aviation industry financing was researched. The purpose of this article is to substantiate the formation of the financial and economic security management system of the aviation industry. The purpose of the article determined the list of the following tasks to achieve it: to determine the conditions of financial and economic danger of the aviation industry for each of its subjects, taking into account the industry peculiarities of their interaction; to establish forms of financial and economic security management in the industry; determine the methods of ensuring financial and economic security in the aviation industry; to propose the concept of organization of financial and economic security of aviation industry. Recent forecasts according to the threat of coronavirus pandemic have been studied, namely the global aviation industry will be reduced by one fifth in the spring of 2020. The study made it possible to identify the main components of financial and economic security management of the aviation industry, namely: the formation of financing mechanism and guarantees through leasing operations, aviation insurance and risk management in the industry. The content of each component is presented in the context of defining specific procedures for organizing the

process of managing the industry security. The necessity of introducing national institutional norms will be substantiated, which will allow implementation of international agreements and conventions on aircraft leasing operations, to which Ukraine has joined, with the aim of reducing the tax burden, which will also increase the level of financial and economic security in the industry. This will create reserves for financial and economic security in the industry. Looking ahead, the authors see the development of Defense Programs under the terms and standards of integrated risk management.

### Список літератури:

1. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/> (дата звернення: 20.02.2020).
2. Coronavirus is grounding the world's airlines. The Economist. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.economist.com/business/2020/03/15/coronavirus-is-grounding-the-worlds-airlines> (дата звернення: 17.03.2020).
3. Air transport statistics. Eurostat. Statistics Explained. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Air\\_transport\\_statistics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Air_transport_statistics) (дата звернення: 19.12.2019).
4. ORIX's Aviation Business Strategy 2019, Boeing; ID 1095749, Доступ локальний в мережі: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.statista.com> (дата звернення: 24.02.2020).
5. Цірат А. Розвиток авіації в Україні очима уряду. LIGA.net. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://blog.liga.net/user/atsirat/article/31611> (дата звернення: 24.02.2020).
6. Цірат Г.В. Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права : монографія / Г. В. Цірат. – Харків: Право, 2018. – 472с.
7. Протокол до Конвенції про міжнародні майнові права на рухоме обладнання з питань авіаційного обладнання від 16.11.2001 р. Законодавство України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_k63](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_k63) (дата звернення: 12.02.2020).
8. ORIX's Aviation Business Strategy 2019, Boeing; ID 693302, Доступ локальний в мережі: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.statista.com> (дата звернення: 17.03.2020).
9. Dorfman M. S. Introduction to risk management and insurance. 8<sup>th</sup> ed. NJ: Pearson Prentice Hall, 2004. 576 p.
10. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: Постанова від 6 вересня 2017 р. № 676. Законодавство України. Кабінет Міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/676-2017-%D0%BF> (дата звернення: 14.02.2020).
11. Правила добровільного страхування повітряного транспорту. Затверджено «РОСНО Україна» 01 березня 2006 р. № 207 /06. Allianz. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://allianz.ua/data/documents/insurance\\_rules/27.%20%D0%9F%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%BB%D0%B0%20207-06.pdf](https://allianz.ua/data/documents/insurance_rules/27.%20%D0%9F%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%BB%D0%B0%20207-06.pdf) (дата звернення: 14.02.2020).
12. Lam J. Enterprise Risk Management: From Incentives to Control. Hoboken: John Wiley & Sons, 2003. 320 p.
13. Conrow E. H. Effective Risk Management: Some Keys to Success. Ed. 2. American Institute of Aeronautics and Astronautics, Inc. ARIAA, 2003. 526 p.

### References:

1. Ofitsiyni sait Derzhavnoi aviatsiinoi sluzhby Ukrainy. Retrieved from: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>.
2. Coronavirus is grounding the world's airlines (2020, Marth 20). Retrieved from <https://www.economist.com/business/2020/03/15/coronavirus-is-grounding-the-worlds-airlines>.
3. Air transport statistics (2019, December). Retrieved from [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Air\\_transport\\_statistics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Air_transport_statistics).
4. ORIX's Aviation Business Strategy 2019, Boeing; ID 1095749, Retrieved from: Retrieved from <https://www.statista.com> (дата звернення: 24.02.2020).
5. Syrat, A. (2018, November 12). The development of aviation in Ukraine through the eyes of the government. Retrieved from <https://blog.liga.net/user/atsirat/article/31611> [in Ukrainian].
6. Syrat, G. (2018). Unification of the rules of private international air law: a monograph. Kharkiv: Pravo [in Ukrainian].
7. Protocol to the Convention on International Property Rights in Mobile Equipment for Aviation Equipment (2001, November 16). Retrieved from [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_k63](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_k63) [in Ukrainian].
8. ORIX's Aviation Business Strategy 2019, Boeing; ID 693302, Доступ локальний в мережі: Retrieved from <https://www.statista.com> (дата звернення: 17.03.2020).

9. Dorfman, Mark. S. (2004). Introduction to risk management and insurance (8<sup>th</sup> ed.). NJ: Pearson Prentice Hall.
10. On approval of the Procedure and Rules of Conduct compulsory aviation insurance civil aviation. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine (06.09.2017 No 676). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/676-2017-%D0%BF> [in Ukrainian].
11. Rules voluntary insurance air transport. Approved ROSNO UKRAINA (01.03.2006 No 207 /06). Retrieved from [https://allianz.ua/data/documents/insurance\\_rules/27.%20%D0%9F%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%BB%D0%B0%20207-06.pdf](https://allianz.ua/data/documents/insurance_rules/27.%20%D0%9F%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%BB%D0%B0%20207-06.pdf) [in Ukrainian].
12. Lam, J. (2003). Enterprise Risk Management: From Incentives to Control. Hoboken: John Wiley & Sons.
13. Congrow E. H. Effective Risk Management: Some Keys to Success. Ed. 2. American Institute of Aeronautics and Astronautics, Inc. ARIAA, 2003. 526 p.

**Посилання на статтю:**

Ненно І.М. Управління фінансово-економічною безпекою авіаційної галузі України / І. М. Ненно, Ю. Л. Грінченко // *Економічний журнал Одеського політехнічного університету*. – 2020. – № 2 (12). – С. 53-60. – Режим доступу до журн.: <https://economics.opu.ua/ejoru/2020/No2/53.pdf>. DOI: 10.15276/EJ.02.2020.7. DOI: 10.5281/zenodo.4596525.

**Reference a JournalArticle:**

Nyenko I.M. Management of financial and economic security of the aviation industry of Ukraine / I. M. Nyenko, Y. L. Hrinchenko// *Economic journal Odessa polytechnic university*. – 2020. – № 2 (12). – С. 53-60. – Retrieved from <https://economics.opu.ua/ejoru/2020/No2/53.pdf>. DOI: 10.15276/EJ.02.2020.7. DOI: 10.5281/zenodo.4596525.

