

## ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ НЕОБОРОТНИХ АКТИВІВ АВІАКОМПАНІЙ В ЕКОНОМІЦІ ЗНАНЬ

### SPECIAL ASPECTS OF THE USE OF NONCURRENT ASSETS OF AIRLINES IN THE KNOWLEDGE-BASED ECONOMY

УДК 338.011:330.101

**Гайдаржийська О.М.**

к.е.н., доцент кафедри фінансів,  
обліку і аудиту,  
Національний авіаційний університет  
**Рибак О.М.**  
к.е.н., доцент кафедри фінансів,  
обліку і аудиту,  
Національний авіаційний університет  
**Петрусенко Л.О.**  
студент  
Національний авіаційний університет

*У статті розглянуто особливості використання необоротних активів авіакомпаній. Визначено динаміку ринку пасажирських перевезень в Україні. Окреслено основні питання розвитку авіації в умовах інформаційної економіки. Виділено проблему ефективного ведення авіабізнесу та його залежність від складу та структури необоротних активів суб'єкта господарювання. Запропоновано підходи до вдосконалення структури активів за рахунок трансформації системи розподілу витрат українськими авіаперевізниками.*

**Ключові слова:** необоротні активи, необоротні активи авіакомпанії, економіка знань, інформаційне середовище, основні засоби авіакомпанії, нематеріальні активи авіакомпанії.

*В статье рассмотрены особенности использования необоротных активов авиаккомпаний. Определена динамика рынка пассажирских перевозок в Украине. Поставлены основные вопросы развития авиации в условиях информационной экономики. Выделены проблемы эффективного ведения авиабизнеса и его зависимости от состава и струк-*

*туры необоротных активов предприятия. Предложены подходы к совершенствованию структуры активов за счет трансформации системы распределения расходов украинскими авиаперевозчиками.*

**Ключевые слова:** необоротные активы, необоротные активы авиаккомпаний, экономика знаний, информационная среда, основные средства авиаккомпаний, нематериальные активы авиаккомпаний.

*The article deals with the peculiarities of using non-negotiable assets of airlines. Dynamics of the market of passenger transportation in Ukraine is determined. The main issues of aviation development within the conditions of information economy are outlined. The problem of effective operation of aircraft business and its dependence on the composition and structure of the economic entity's noncurrent assets are highlighted. Approaches to improving the asset profile due to the transformation of the cost-factoring system by Ukrainian air carriers are offered.*

**Key words:** noncurrent assets, noncurrent assets of airline, knowledge-based economy, information environment, capital assets of airline, intangible assets of airline.

**Постановка проблеми.** Глобальна перебудова економіки та трансформація суспільства призвели до необхідності вирішення цілої низки завдань українським авіаційним бізнесом. Традиційні моделі та методи господарювання показують себе як неефективні, а стрімке зростання швидкості розповсюдження інформації виводить на перший план такі категорії, що раніше традиційно уважалися не суттєвими.

Очевидне зростання сфери послуг, викликане глобалізацією економіки та суспільства, прозорістю кордонів, прискоренням міграції людського, товарно-матеріального та іншого капіталу, дало значний поштовх для розвитку транспорту та авіації зокрема як найоптимальнішого засобу розміщення на значні відстані та в найкоротший проміжок часу. Однак достатньо тривала закритість ринку авіаційних перевезень України та жорстке регулювання цього виду послуг створили в державі олігополістичний ринок від адаптації якого до сучасних умов залежатиме життєздатність усієї галузі. З початком роботи на українському авіаційному ринку нових компаній очевидним стає необхідність пошуку нових моделей господарювання та просування послуг перевезення в інформаційному суспільстві.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вивченням особливостей господарювання у новій економіці, що еволюціонувала, займалися такі вчені, як К.В. Садченко [1] та М. Кастельс [2].

Аспекти когнітивного капіталізму та державної економіки знань розкривав В.К. Щербин [3].

Питаннями функціонування підприємств в економіці, заснованій на знаннях, займалися І.Й. Плікус [4], М. Семенова, М. Шиверских [5], А.Й. Косарев, М. Ющик [6] та ін. Роботу авіаційних підприємств у сучасних умовах досліджували Т.І. Олешко, І.О. Геєць [7], О.С. Борисенко [8] та ін. Однак питання ефективного використання активів авіакомпаніями в умовах розвитку економіки знань потребує додаткового доопрацювання.

**Постановка завдання.** Метою дослідження є розкриття особливостей використання активів авіакомпаній відповідно до нових умов та принципів господарювання в економіці знань.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Традиційне використання активів, властиве більшості українських авіакомпаній, у сучасних умовах глобалізації та інформатизації зовнішнього середовища та розвитку електронної комерції має все менший економічний ефект. При цьому господарювання без урахування особливостей економіки знань призводить у короткостроковому періоді до втрати частини запланованого економічного ефекту, у довгостроковому – до повної втрати можливості реалізації бізнес-процесів.

Яскравим прикладом тому можуть бути проблеми авіакомпаній Bravo Airways, SkyUp та YanAir, що почали висвітлюватися інформаційними джерелами влітку 2018 р. За постійно зрос-

таючого потоку пасажирів (рис. 1) зазначені гравці ринку не адаптували структуру власних активів до сучасних потреб, що особливо гостро стало відчутно внаслідок сезонності авіаційних перевезень. Відповідно до динаміки пасажирських перевезень 2013–2015 рр., пасажиропотік падав, однак із початку 2016 р. пасажирські перевезення ростуть, при цьому динаміка зростання перевищує попереднє падіння. Тільки за період січня-червня 2018 р. зростання перевищило 22% від кількості перевезених пасажирів 2017 р.

Авіатранспортна галузь передбачає наявність додаткових перевізних потужностей у період сезону відпусток та резервних бортів у разі надзвичайних ситуацій. Коли така необхідність ігнорується, авіакомпанія ризикує втратити репутацію та довіру клієнтів, що в умовах інформаційного середовища та економіки знань становить значну частину капіталу суб'єкта господарювання. Різноманітні рейтинги пунктуальності та надійності авіакомпаній є яскравим тому підтвердженням. За даними Міністерства інфраструктури, лідером із пунктуальності та надійності серед українських авіакомпаній у червні 2018 р. стала авіакомпанія «Мотор Січ», на другому місці – «Міжнародні авіалінії України» та «Роза вітрів» [9].

Розглянемо детальніше особливості господарювання лідерів серед українських авіаперевізників.

За даними фінансової звітності компаній «Міжнародні авіалінії України» та «Мотор Січ» станом на 01.01.2018 у структурі їх необоротних активів переважають основні засоби (табл. 1).

Частка основних засобів у загальній структурі необоротних активів становить відповідно 42% та 92%. Знос відповідно до первісної вартості за період 2016–2017 рр. становив у середньому від 30% до 40%. Частка нематеріальних активів у загальній структурі активів за 2017 р. для МАУ

становить 12,5%. Для «Мотор Січ» така частка є не суттєвою – менше ніж 1%. На нашу думку, така ситуація є неприпустимою у сучасних умовах розвитку інформаційного простору та створення позитивного іміджу авіаційного перевізника. Під час реалізації послуги перевезення кількість замовлених квитків буде напряму залежати від ступеня довіри до авіакомпанії. На сучасному етапі розвитку інформаційних та маркетингових технологій саме ефективний розподіл витрат на збут та реалізацію послуг стає основною перевагою у конкурентній боротьбі.

При цьому, згідно з типовою структурою витрат, представленою на рис. 2, найбільше витрат вимагають закупівля палива та володіння парком літаків – 25% і 24% відповідно.

На оплату різних послуг аеропортів авіакомпанія у середньому витрачає 12% від усіх своїх витрат, а утримання льотнотехнічного комплексу, який обслуговує повітряні судна, обходиться їй у 10% від усіх витрат.

Витрати на продаж квитків, які включають платежі глобальних систем бронювання та комісійні агентам, становлять 9%, ще 9% компанія у середньому платить за аеронавігаційне обслуговування. Найменша частка витрат припадає на адміністративні та фінансові витрати (6%), а також на харчування та обслуговування (5%).

На думку авторів, саме така структура розподілу витрат є причиною того, що ефективність суб'єкта господарювання падає, оскільки їхні методи просування послуги на ринку сьогодні є застарілими. В умовах економіки знань авіакомпанія, по суті, реалізує не послугу перевезення, а інформацію про даний вид послуг. При цьому традиційна система господарювання трансформується, й вигоду перевізник отримує від надання інформаційних послуг. Економіка знань передбачає швидкість та продуктивність віртуальних комунікацій, а прямі виробничі витрати повинні мати негативну динаміку. В умовах практично необмежених інформаційних та комунікаційних можливостей економіки знань у конкурентній боротьбі виграє той, хто швидше прийняв, обробив інформацію та надав послугу перевезення з найменшими основними та накладними витратами. При цьому авіаперевізник просто зобов'язаний дбати про стан та структуру нематеріальних активів, що відповідають за якість та швидкість роботи інформаційних каналів.

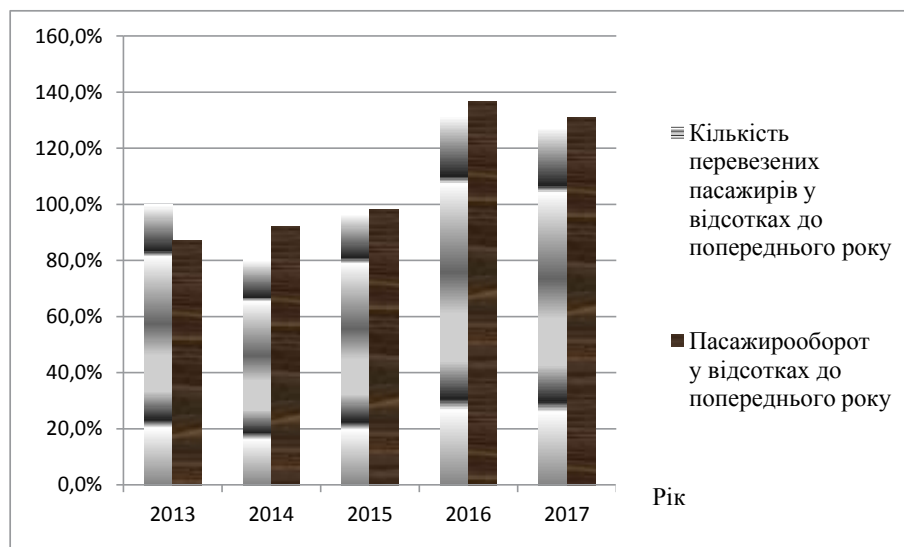


Рис. 1. Динаміка пасажирських перевезень у відсотках до попереднього року, 2013–2017 рр.

Таблиця 1

Структура необоротних активів авіакомпаній [10]

Назва статті балансу	МАУ				«Мотор Січ»			
	Станом на кінець звітного періоду, тис. грн.		Питома вага в загальній структурі активів, %		Станом на кінець звітного періоду, тис. грн.		Питома вага в загальній структурі активів, %	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Нематеріальні активи:	113616	219674	8,5	12,5	5366	3695	0,1	0,0
первісна вартість	140077	266241	10,4	15,1	7583	8688	0,1	0,1
накопичена амортизація	26461	46567	2,0	2,6	2217	4993	0,0	0,1
Незавершені капітальні інвестиції	0	297	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0
Основні засоби:	555211	745786	41,3	42,3	6444350	7033627	94,2	92,1
первісна вартість	922510	1114268	68,7	63,2	10314832	11414431	150,8	149,5
знос	367299	368482	27,3	20,9	3870482	4380804	56,6	57,4
Інвестиційна нерухомість:	0	0	0,0	0,0	26824	26744	0,4	0,4
первісна вартість	0	0	0,0	0,0	35061	36671	0,5	0,5
знос	0	0	0,0	0,0	8237	9927	0,1	0,1
Довгострокові фінансові інвестиції	207033	231422	15,4	13,1	36723	37479	0,5	0,5
Довгострокова дебіторська заборгованість	8793	0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Відстрочені податкові активи	11464	0	0,9	0,0	120717	115505	1,8	1,5
Гудвіл	0	0	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0
Інші необоротні активи	447193	566169	33,3	32,1	205369	418867	3,0	5,5
Усього за розділом I	1343310	1763348	100,0	100,0	6839349	7635917	100,0	100,0

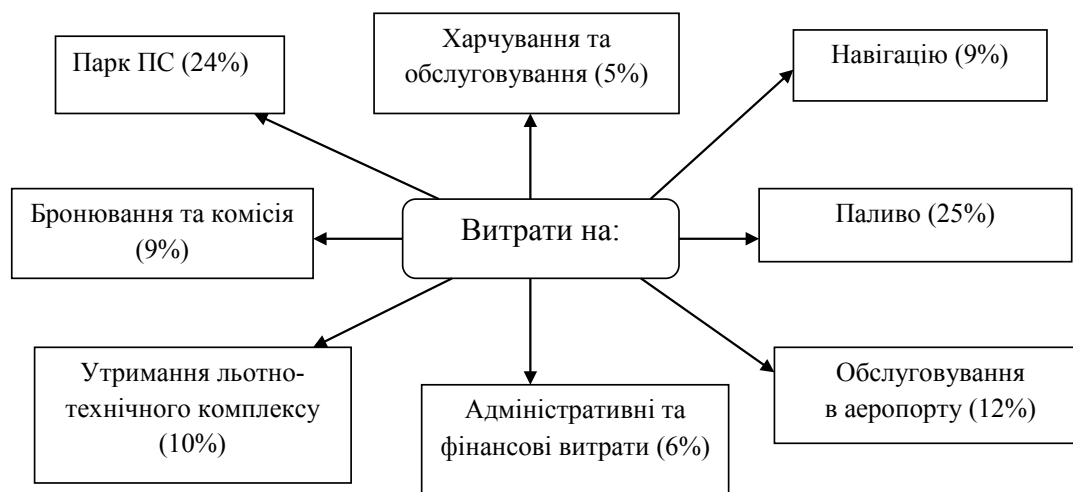


Рис. 2. Загальна структура витрат авіакомпанії на здійснення діяльності

В економіці знань основним способом продажу послуги стає електронна комерція, яка напряду не залежить від масштабів маркетингових заходів. Ефективність продаж буде зумовлена кількістю придбаних квитків, при цьому основними критеріями вибору кінцевого споживача стають довіра та репутація авіаперевізника й вартість послуги переміщення. Оптимізація структури активів за рахунок перерозподілу витрат авіакомпанії може стати запорукою отримання значних стратегічних переваг.

**Висновки з проведеного дослідження.** В умовах економіки знань, коли ефективність традицій-

них методів господарювання авіакомпаній падає, а їхні способи просування послуг перевезення на ринку застарівають, зростання швидкості розповсюдження інформації виводить на перший план такі категорії, що раніше традиційно вважалися несуттєвими. Питання особливостей господарювання у новій економіці, що еволюціонувала, не нове. Однак проблема ефективного використання активів авіакомпаніями в умовах розвитку економіки знань потребує додаткового доопрацювання.

Позитивна динаміка розвитку ринку українських авіаперевезень та його відносна відкри-

тість за конкуренції, що зростає, потребує від авіакомпаній застосування максимально ефективної структури необоротних активів. Їхній незадовільний стан потребує оптимізувати парк літаків, розглянути можливості технічного переоснащення двигунів, заміни планерів. Ліквідація проблем українських авіакомпаній пов'язана зі зменшенням кількості законсервованого обладнання, підвищенням якості аеронавігаційного обслуговування, мінімізацією викидів в атмосферу та шумів. Зазначені пропозиції потребують істотних інвестиційних вливань, джерелом яких можуть стати: накопичений прибуток, вивільнені кошти за рахунок реалізації законсервованого обладнання, акціонерний капітал, державні довгострокові цільові кредити та ін.

При цьому якщо компанія вибирає використання власних ресурсів, то вдосконалення наявної структури активів можна організувати за рахунок трансформації системи розподілу та оптимізації витрат. Залучення інновацій у необоротні активи дасть можливість переглянути традиційно значну частину витрат на паливо, парк повітряних суден та утримання льототехнічного комплексу, що в довгостроковому періоді дасть змогу вивільнити кошти на подолання «бар'єрів недовіри» до більшості українських авіаперевізників, налагодити персональні та неперсональні канали комунікацій із кінцевим споживачем послуги перевезення, підвищить ефективність контактів в інформаційному просторі за зменшення вартості персональних продажів. Створення позитивного іміджу авіакомпанії та його підтримка в довгостроковому періоді дадуть змогу стимулювати придбання послуг перевезення не тільки кінцевими споживачами, а й агентами. Інформаційна мережа дасть змогу максимально ефективно розповсюдити дані стосовно системи пільг, програми лояльності для клієнтів та ін. Це збільшить комерційне завантаження рейсів та підвищить ефективність роботи авіакомпаній.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Садченко К.В. Законы экономической эволюции. М.: Дело и сервис, 2007.
2. Кастельс М. Галактика Интернет. Размышления об Интернете, бизнесе и обществе. М.: У-Фактория, 2004. 328 с.
3. Щербин В.К. Когнитивный капитализм или государственная экономика знаний? (Социальные последствия цивилизационного выбора). Социология. 2010. № 1. С. 16–33.
4. Плікус І.Й. Економічний потенціал підприємств, що функціонують в економіці, заснованих на знаннях. URL: <http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/35805>.
5. Семенова М., Шиверских М. Каким видится будущее: место знаний в экономике будущего и наше место в экономике знаний. URL: [http://www.buk.irk.ru/exp\\_seminar/4/doc2.pdf](http://www.buk.irk.ru/exp_seminar/4/doc2.pdf).
6. Trust forming in the case of implementation of economic interaction in the virtual space / A. Kosariev, E. Rybak, M. Juszczak. Information Processing Actual Research Problems in Eastern Europe. Lublin: University of Technology, 2013. P. 29–40.
7. Аналіз сучасного стану авіаційної галузі України / Т.І. Олешко, І.О. Геєць, Є.Л. Павлюк. Проблеми системного підходу в економіці. 2017. № 5(61). С. 80–83.
8. Борисенко О.С. Роль реклами в досягненні результативності авіаперевезень. Проблеми системного підходу в економіці. 2016. № 2(56). С. 117–120.
9. Мініфраструктури опублікувало рейтинг пунктуальності українських авіакомпаній / Главком. URL: <https://glavcom.ua/economics/finances/mininfrastrukturi-opublikovalo-reyting-punktualnosti-ukrajinskih-aviakompaniy-512253.html/>.
10. Фінансова звітність авіакомпаній. URL: <http://www.smida.gov.ua/>.

#### REFERENCES:

1. Sadchenko K.V. Zakony ekonomicheskoi evolyutsii/ K.V. Sadchenko. – M.: Delo y servys, 2007.
2. Kastels M. Halaktyka Ynternet. Razmyshleniya ob Ynternete, byznese y obshchestve. – M.: U-Faktoriya, 2004. – 328 s.
3. Shcherbyn V. K. Kohnytyvnyi kapytalyzm uly hosudarstvennaia ekonomika znanyi? (sotsyalnye posledstviya tsyvylyzatsyonnoho vybora) / V. K. Shcherbyn // Sotsyolohiya. – 2010. – № 1. – S. 16 – 33.
4. Plikus I.Y. Ekonomichniy potentsial pidpriemstv, shcho funktsionuiut v ekonomitsi, zasnovanii na znanniakh / Plikus I.Y. // [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/35805>
5. Semenova M. Kakym vydytsia budushchee: mesto znanyi v ekonomike budushcheho y nashe mesto v ekonomike znanyi / M. Semenova, M. Shyverskykh [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: [http://www.buk.irk.ru/exp\\_seminar/4/doc2.pdf](http://www.buk.irk.ru/exp_seminar/4/doc2.pdf)
6. A. Kosariev, E. Rybak, M. Juszczak, Trust forming in the case of implementation of economic interaction in the virtual space / A Kosariev, Rybak E., Juszczak M. // Information Processing Actual Research Problems in Eastern Europe / Lublin 2013, Lublin University of Technology 2013, - 29 – 40.
7. T.I. Oleshko Analiz suchasnoho stanu aviatsiinoi haluzi Ukrainy // Oleshko T.I., Heiets I.O., Pavliuk Ye.L. // Problemy systemnoho pidkhodu v ekonomitsi. Vypusk № 5(61), 2017 – S. 80 – 83.
8. O.S. Borysenko Rol reklamy v dosiahnenni rezultatyvnosti aviaperevezen // Borysenko O.S. // Problemy systemnoho pidkhodu v ekonomitsi. Vypusk № 2(56), 2016 – S. 117 – 120.
9. Mininfrastruktury opublikovalo reitynh punktualnosti ukrainskykh aviakompanii / Hlavkom. Ekonomika ta finansy [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <https://glavcom.ua/economics/finances/mininfrastrukturi-opublikovalo-reyting-punktualnosti-ukrajinskih-aviakompaniy-512253.html/>
10. Finansova zvitnist aviakompanii [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.smida.gov.ua/>.

**Gaydarzhyskaya O.M.**

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,  
Senior Lecturer at Department of Finance and Audit  
National Aviation University

**Rybak O.M.**

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,  
Senior Lecturer at Department of Finance and Audit  
National Aviation University

**Petrusenko L.O.**

Student  
National Aviation University

### **SPECIAL ASPECTS OF THE USE OF NONCURRENT ASSETS OF AIRLINES IN THE KNOWLEDGE-BASED ECONOMY**

The global restructuring of the economy and the transformation of society have led to the necessity for solving a whole range of tasks by the Ukrainian aviation business. Traditional models and methods of economic management prove to be ineffective. An increase in the speed of information dissemination brings the categories that were traditionally considered non-essential to the foreground. The issue of peculiarities of economic management in the new economics that evolved is not new. However, the problem of efficient use of assets by airlines in the conditions of the knowledge-based economy development involves further improvement.

The positive dynamics of the Ukrainian air carriage market development and its relative openness under increasing competition requires airlines to use the most efficient structure of noncurrent assets. Their unsatisfactory condition requires optimizing the aircraft park, considering the possibility of technical improvement of engines, replacement of airframes. Eliminating the Ukrainian airlines' problems is relevant to declining the number of prepositioned assets, improving the quality of air navigation service, minimizing atmospheric emissions and noise. Aforementioned proposals require significant investment inflows, a source of which can become: accumulated profit, funds released through the sale of prepositioned assets, stock capital, government long-term targeted loans etc.

At the same time, if the company chooses to use its own resources, the improvement of the existing asset profile can be organized by transforming the system of distribution and cost optimization. Involving innovations into noncurrent assets will allow revising the traditionally significant part of the fuel cost, aircraft fleet and maintenance of the flight equipment. That, in the long run, will allow freeing up funding for overcoming the "barriers of distrust" to the majority of Ukrainian air carriers. It will allow establishing personal and non-personal channels of communication with the transportation services end user, will increase the effectiveness of contacts in the infosphere while reducing the cost of personal sales. Creating a positive image of the airline and its support over the long-term will allow stimulating the purchase of transportation services not only by end users but also by agents. The information network will allow distributing data regarding the incentives scheme, customer loyalty programs etc., as smoothly as possible. That will increase the revenue load on flights and will improve the operational efficiency of the airlines.