

Яким би ми хотіли його бачити? Яким чином уже зараз, коли війну ще не закінчено, будувати своє майбутнє?

Комплексне монографічне дослідження «Світова гібридна війна: український фронт»[1] визначає певну «систему координат» для існування у гібридному світі, а й допоможе усім небайдужим об'єднатися для створення майбутнього. Якщо ми зможемо побудувати адекватну нову картину світу, скоригувати свої стратегії, ми можемо стати частиною тих сил, які формують цей новий світ. Однак, водночас, специфіка протидії гібридним загрозам потребує набуття спеціальних знань і навичок. Ми маємо навчитися протистояти гібридним загрозам у багатьох сферах. Це вимога часу і передумова нашого виживання.

Наразі найкращими превентивними засоби - запобіжниками гібридним загрозам є освітні, тобто ті, що я «м'якою силою». Серед найважливіших освітніх засобів має бути увесь спектр формальної, неформальної та інформальної освіти, але тематична спрямованість – скерована на прийняття управлінських рішень в умовах гібридної війни. Задачами такого освітнього напрямку, який, наприклад, може бути представлений навчальною дисципліною «Стратегічні і тактичні управлінські рішення в умовах гібридної війни» в межах формальної освіти, так і окремим неформальним тренінг-семінаром є ознайомлення з практиками та інструментами ідентифікації та комплексної протидії гібридним загрозам. Перспективним напрямом інформальної освіти може бути застосування інструментів доданої та віртуальної реальності.

Список використаних джерел:

1. Світова гібридна війна: український фронт (колективна монографія) – К.: НІСД, 2016. - 496 с.

УДК 656.01

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЩОДО ПОДОЛАННЯ КРИЗОВОГО СТАНУ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ В УМОВАХ COVID-19

Разумова К.М.,

д.е.н, професор, завідувач кафедри організації авіаційних робіт та послуг
Національного авіаційного університету

Новак В.О.,

к.е.н, професор, професор кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств *Національного авіаційного університету*

Кириленко О.М., д.е.н, професор, завідувач кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств *Національного авіаційного університету*

За останні 60 років цивільна авіація багато разів переживала скрутні часи від скорочення польотних програм до банкрутства перевізників. Утім, жодного разу ризику не були настільки сильними, як при COVID-19.

Обґрунтовано, що авіакомпанії та аеропорти світу одними з перших відчували на собі потужний удар коронавірусу. Скорочені та відмінені рейси, відшкодування вартості квитків, скорочення персоналу – зараз це переживає кожен представник ринку. Карантин та заборона на міжнародні перевезення пасажирів залишили авіакомпанії без основного джерела заробітку, змусивши їх заморозити діяльність та перейти до використання резервів, аби не збанкрутувати.

Від жорсткого карантину в Україні найбільше постраждали переважно пасажирські перевезення. Адже існує неписаний закон авіації: літак у повітрі приносить прибутки, а на землі – лише збитки.

Здійснено аналіз пасажирських перевезень українськими авіакомпаніями за роки незалежності України, який дозволив зробити висновки, що за роки незалежності України, на фоні загальної тенденції пасажирських перевезень транспортом загального користування до зменшення, лише авіаційний транспорт до 2020р. демонстрував позитивну динаміку [1].

Український ринок пасажирських авіаперевезень за перші 6 місяців 2019 року показав рекордне зростання – 20% у порівнянні з аналогічним періодом минулого року [3]. Це був рекорд не тільки в Україні, а й у всій Центральній Європі. Про це повідомляє ONLINE.UA з посиланням на польське профільне видання pasazer.com [6]. Проте, за січень-липень 2020 р. авіаперевезення в Україні зменшилися на 69,3%. У 2019 році загальний обсяг авіаперевезень склав близько 24 млн. осіб. Втрати галузі складуть близько 10-15 млрд. грн. [4].

Доведено, що подальший простій авіаційної техніки може призвести до банкрутства малих і середніх авіакомпаній. Існує великий ризик подальшого масового звільнення висококваліфікованих робітників, які працюють в цій сфері. Так, простій лише одного літака – це 4-5 екіпажів, або 36–50 осіб [4]. Більшість вітчизняних компаній відправила персонал в неоплачувану відпустку. Проте, повноцінний вихід з кризи в авіаційній галузі поки що далеко за горизонтом.

Зроблені акценти, що за оцінками Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), через коронавірус пасажирооборот світової авіації може скоротитися більш ніж вдвічі, а доходи пасажирських авіакомпаній - впасти на 314 мільярдів доларів [4]. В авіакомпанії МАУ, за оцінками перевізника, збитки становлять близько 35% від очікуваних доходів компанії за один квартал поточного року [1].

Охарактеризовано, що разом з авіакомпаніями через корона вірусну кризу, страждають і українські аеропорти. Особливо болючим удар був для українських летовищ, які протягом останніх кількох років нарощували

пасажиропотік та активно розвивалися. Зокрема, аеропорт «Бориспіль» вимушений був відправити 70% своїх працівників у простій, а збитки через карантин там оцінюють у 380 мільйонів гривень на місяць [2].

Зроблені висновки, що основним завданням, яке стоїть сьогодні перед авіаційним транспортом і потребує негайного вирішення, є необхідність розроблення сучасного економічного механізму подолання кризового стану авіаперевізників в умовах COVID-19, з урахуванням міжнародного досвіду з даної проблематики і, на основі результатів, запровадження заходів щодо його вдосконалення з метою вирішення проблеми підвищення економічних показників в сфері пасажирських перевезень.



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union

Матеріал публікації підготовлено в рамках виконання в Національному авіаційному університеті Міжнародного Проекту Жан Моне: Транспортна політика ЄС за № 619652-EPP-1-2020-1-UA-EPPJMO-MODULE.

References:

1. Kyrylenko O.M. Strategic areas of development the railway industry in the conditions of eurointegration processes / O.M. Kyrylenko, E.M. Razumova, V.V. Ihnatiuk, V.O. Novak // Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики: зб. наук. праць. – Харків: ХУБС, 2018. – Т. 2. – № 25. – С. 332-340.
2. Kyrylenko O.M. Aviation transport development trends in Ukraine / O.M. Kyrylenko, V.O. Novak, E.M. Razumova, T.L. Mostenska // Economy. Finances. Right.– 2020. – №11/2. – P.46-52
3. Український ринок авіаперевезень встановив рекорд у Європі – статистика URL: <https://novyny.online.ua/811212/ukrayinskiy-rinok-aviaperevezen-vstanoviv-rekord-u-evropi-statistika>
4. Official site of State Statistics Service of Ukraine (2017, 2018, 2019, 2020), available at: <http://ukrstat.gov.ua>
5. Official site of the Delegation of Ukraine to the European Union and the European Atomic Energy Community (2017), available at: <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport>.
6. Statistics in the field of air transport. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.htm>.

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УМОВАХ ГІБРИДНИХ ЗАГРОЗ

Савченко Д.Ю.

здобувач другого (магістерського) рівня вищої освіти Харківського національного університету радіоелектроніки