

ECONOMICS

ЕКОНОМІКА

УДК 658.1

ФІНАНСОВА БЕЗПЕКА АВІАКОМПАНІЙ У КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ

Ганна Тельнова; Володимир Толстенко

Державний університет «Київський авіаційний інститут»,
Київ, Україна

Резюме. Розвинуто систему діагностики фінансової безпеки авіакомпанії в контексті забезпечення конкурентоспроможності. Фінансова безпека авіакомпаній є складовим критерієм конкурентоспроможності на ринку авіаперевезень через зумовлення стійкості до кризових явищ та потенціалу фінансування інноваційного розвитку. Вирішено такі наукові завдання: обґрунтувати систему індикаторів фінансової безпеки авіакомпанії з огляду на забезпечення конкурентоспроможності; провести фінансовий аналіз та визначити критерії оцінювання індикаторів за рівнями фінансової безпеки на основі статистичної бази фінансових показників міжнародних авіакомпаній; узагальнити особливості та виклики забезпечення фінансової безпеки авіакомпаній. Для вирішення поставлених завдань використано методи: аналіз, синтез, узагальнення, аналіз відносних показників, метод квантилів для виключення викидів, кластерний аналіз, бальне оцінювання. Обґрунтована в роботі система індикаторів фінансової безпеки авіакомпанії з огляду на забезпечення конкурентоспроможності включає показники ліквідності, фінансової стійкості та ефективності. Для інтегрального оцінювання фінансової безпеки авіакомпанії запропоновано бальну систему (1–5 балів) для кожного показника. На підставі фінансового аналізу авіакомпаній та кластерного аналізу визначено критерії оцінювання індикаторів за рівнями фінансової безпеки. На відміну від традиційних нормативів індикаторів фінансової безпеки, статистичний аналіз авіакомпаній довів: вищі вимоги до наявного обсягу грошових активів та їх еквівалентів; нижчий рівень власного капіталу, що відображає фінансову стійкість авіакомпаній (33% у порівнянні з традиційними 50%); припустимість від'ємного значення коефіцієнта забезпеченості власним оборотним капіталом (*Working capital adequacy ratio*), оскільки основні засоби в галузі мають значну частку й частково формуються за рахунок позикових коштів, певного рівня збитковості продажів. Проведене інтегральне оцінювання фінансової безпеки авіакомпаній дозволило встановити, що лоукостери (*Wizz Air Holdings Plc*, *Ryanair Holdings plc*, *easyJet plc*) є одними з найбільш конкурентоспроможних авіакомпаній завдяки ефективній бізнес-моделі, низьким цінам та високій операційній гнучкості. Вони суттєво впливають на авіаційну індустрію, змушуючи традиційні компанії адаптуватися до нових умов ринку. Викликами традиційних авіакомпаній є оптимізація бізнес-моделей та цінової політики, що дозволить їм сформувати стійку фінансову базу для подальшого розвитку, в тому числі впровадження інноваційних та екологічних ініціатив у якості конкурентних переваг.

Ключові слова: фінансова безпека, авіакомпанії, конкурентоспроможність, діагностика, оцінювання, аналіз.

https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2025.03.007

Отримано 12.03.2025

UDC 658.1

FINANCIAL SECURITY OF AIRLINES IN THE CONTEXT OF ENSURING COMPETITIVENESS

Hanna Telnova; Volodymyr Tolstenko

State University «Kyiv Aviation Institute», Kyiv, Ukraine

Summary. The article develops a system for diagnosing the financial security of an airline in the context of ensuring competitiveness. The financial security of airlines is a component criterion of competitiveness in the air transportation market due to the conditionality of resilience to crisis phenomena and the potential for financing innovative development. The following scientific tasks are solved: to substantiate the system of indicators of the financial security of an airline in terms of ensuring competitiveness; to conduct a financial analysis and determine the criteria for evaluating indicators by levels of financial security based on the statistical base of financial indicators of international airlines; to summarize the features and challenges of ensuring the financial security of airlines. The following methods were used to solve the tasks set: analysis, synthesis, generalization, analysis of relative indicators, the quartile method for eliminating outliers, cluster analysis, and point assessment. The system of indicators of the financial security of an airline in terms of ensuring competitiveness, substantiated in the work, includes indicators of liquidity, financial stability, and efficiency. For an integrated assessment of the financial security of an airline, a point system (1–5 points) is proposed for each indicator. Based on the financial analysis of airlines and cluster analysis, criteria for evaluating indicators by levels of financial security were determined. In contrast to traditional standards for financial security indicators, statistical analysis of airlines proved: higher requirements for the available volume of cash assets and their equivalents; lower level of equity, which reflects the financial stability of airlines (33% compared to the traditional 50%); admissibility of a negative value of the working capital adequacy ratio, since fixed assets in the industry have a significant share and are partially formed at the expense of borrowed funds, and a certain level of loss-making sales. An integrated assessment of the financial security of airlines made it possible to establish that low-cost airlines (Wizz Air Holdings Plc, Ryanair Holdings plc, easyJet plc) are among the most competitive airlines due to their effective business model, low prices and high operational flexibility. They significantly affect the aviation industry, forcing traditional companies to adapt to new market conditions. The challenges for traditional airlines are to optimize business models and pricing policies, which will allow them to form a sustainable financial base for further development, including the implementation of innovative and environmental initiatives as competitive advantages.

Key words: financial security, airlines, competitiveness, diagnostics, assessment, analysis.

https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2025.03.007

Received 12.03.2025

Постановка проблеми. Фінансова безпека є ключовим фактором конкурентоспроможності компаній, оскільки вона характеризує стійкість діяльності, можливість інвестувати в розвиток та гнучко реагувати на кризи. Міцна фінансова безпека ілюструє здатність конкурувати з компаніями на ринку та наявний фінансовий потенціал до формування конкурентних переваг: інвестиції в дослідження та розробки у виробництво інноваційної продукції, в соціально-відповідальні ініціативи, що є рушіями довготермінового зростання та стійкості. В умовах глобальної конкуренції та криз компанія повинна мати змогу швидкої адаптації до трансформацій та шоків потрясінь, що також зумовлюється високим рівнем фінансової безпеки.

Особливої актуальності тематика дослідження набуває для авіакомпаній, що зумовлено перманентними викликами в галузі авіаперевезень: значний вплив макроекономічних коливань та геополітичних ризиків, змін у регулюванні галузі авіаперевезень та розвиток інноваційних технологій. З огляду на такі виклики питання забезпечення фінансової безпеки авіакомпаній та їх можливості конкурувати на ринку потребують уваги наукової спільноти.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розуміння фінансової безпеки суб'єктів підприємництва у працях вітчизняних учених наведено з точок зору: захищеності фінансових інтересів («фінансова безпека підприємства – це стан

захищеності його пріоритетних збалансованих фінансових інтересів, при якому за рахунок ефективного використання всіх наявних ресурсів та прийняття адекватних, у кожній конкретній ситуації, управлінських рішень, формується рівновага, підтримується стійкість і стабільність функціонування підприємства в поточному та перспективному періодах» [1, с. 196]); здатності до стійкого функціонування («фінансова безпека підприємства передбачає його здатність ефективно використовувати фінансові ресурси, забезпечувати стабільність фінансових показників та відповідати змінним умовам ринку, уникати фінансових криз, зберігати ліквідність та здійснювати управлінські рішення з підвищеною впевненістю» [2, с. 127]); комплексної характеристики фінансового стану («фінансову безпеку трактують як певний фінансовий стан, комплексну характеристику, рівень забезпеченості підприємства фінансовими ресурсами, здатність сприяти та розширювати економічні процеси» [3, с. 12]). З точки зору аналітично-діагностичного підходу, фінансова безпека компаній світу визначається комплексом заходів, які спрямовані на забезпечення їх стійкості, ліквідності й здатності протистояти економічним, операційним і зовнішнім ризикам [4–8]. Разом з тим, особливостям діагностування та оцінювання фінансової безпеки як складової конкурентоспроможності авіакомпаній вітчизняна наука приділяє увагу лише фрагментарно, що зумовлює мету й завдання дослідження.

Метою дослідження є обґрунтування системи діагностики фінансової безпеки авіакомпанії в контексті забезпечення конкурентоспроможності.

Постановка завдання. Для досягнення поставленої мети визначено такі наукові завдання: обґрунтувати систему індикаторів фінансової безпеки авіакомпанії з огляду на забезпечення конкурентоспроможності; провести фінансовий аналіз та визначити критерії оцінювання індикаторів за рівнями фінансової безпеки на основі статистичної бази фінансових показників міжнародних авіакомпаній; узагальнити особливості та виклики забезпечення фінансової безпеки авіакомпаній.

Для вирішення поставлених завдань використано методи: аналіз, синтез, узагальнення, аналіз відносних показників, метод кuartилів для виключення викидів, кластерний аналіз, бальне оцінювання.

Виклад основного матеріалу. Авіаційна галузь є капіталомісткою та залежною від зовнішніх факторів (паливні ціни, економічні кризи, пандемії, геополітичні ризики). Тому фінансово стабільні авіакомпанії мають перевагу над конкурентами під час негативних подій.

Ліквідність та платоспроможність авіакомпаній характеризує можливість швидко реагувати на ринкові зміни та стійкості у кризові періоди. Тому до системи індикаторів пропонувано включити поточну та абсолютну ліквідність.

Фінансова стійкість, що відображається у показниках боргового навантаження та фінансової автономії, характеризує доступ до кредитного фінансування й вартість запозичень (зазвичай вищий рівень позикового капіталу зумовлює фінансовий ризик і високу вартість запозичень), можливості інвестування без значних витрат на кредити й стійкість.

Показники рентабельності та ефективності (*ROS*, *ROA*, *ROE*) визначають конкурентну перевагу через формування фінансового потенціалу інвестицій у розвиток, можливість тимчасового зниження цін без збитків (гнучкого ціноутворення), стійкості до криз.

Для інтегрального оцінювання фінансової безпеки авіакомпанії запропонувано бальну систему (1–5 балів) для кожного показника, де 5 балів відповідає високому значенню індикатора, 1 бал – критичному стану. Загальний рейтинг формуватиметься як сума балів усіх показників, яку можна перевести в рейтинг фінансової безпеки:

32–35 балів – високий рівень фінансової безпеки та мінімальні ризики втрати конкурентоспроможності;

28–31 балів – достатній рівень фінансової безпеки й стабільна конкурентоспроможність;

21–27 балів – середній рівень фінансової безпеки, існують проблеми та загрози конкурентоспроможності;

14–20 балів – низький рівень фінансової безпеки, ризики банкрутства та ускладнення функціонування на ринку;

5–13 балів – критичний рівень фінансової безпеки, банкрутство або фінансова криза.

Кваліметричне оцінювання має ґрунтуватися на унормуванні граничних значень індикаторів фінансової безпеки. Оскільки авіакомпанії мають особливу структуру капіталу (значна частка флоту фінансується за рахунок довготермінових позик або лізингу) та активів (авіакомпанії мають підтримувати високий рівень ліквідності для покриття операційних витрат та формувати резервні фонди для компенсації кризових періодів, хеджування ризиків коливання цін на авіаційне паливо), нормативне оцінювання фінансових індикаторів має ґрунтуватися на фактичних реаліях. Для обґрунтування критеріїв оцінювання фінансової безпеки зібрано дані фінансової звітності 12 авіакомпаній: *Air Canada*, *Lufthansa*, *American Airlines*, *Delta Air Lines Inc.*, *easyJet plc*, *Qantas Airways Limited*, *Ryanair Holdings*, *Wizz Air Holdings Plc*, *JetBlue Airways*, *United Airlines Holdings Inc.*, АК «СКАЙАП» та АК «РОЗА ВІТРИВ» за 2019–2023 рр. (включаючи кризовий період 2020 р.). Таким чином, база даних складалась із 60 спостережень.

Перед проведенням кластерного аналізу вибірку очищено від викидів методом квантилів. Після обчислення квантилів (Q_i) розраховано міжквантильний діапазон (IQR) та межі для встановлення викидів, як $1,5IQR$ (табл. 1).

Таблиця 1. Визначення меж викидів спостережень індикаторів фінансової безпеки авіакомпаній

Показник	<i>Current liquidity ratio</i>	<i>Absolute liquidity ratio</i>	<i>Equity ratio</i>	<i>Working capital-adequacy ratio</i>	<i>ROS</i>	<i>ROA</i>	<i>ROE</i>
Q_i	0,58	0,09	0,00	-3,68	-30,81	-9,88	-39,48
Q_i	0,80	0,32	0,14	-2,18	-2,21	-1,46	10,44
Q_i	1,01	0,61	0,27	-1,21	4,92	4,14	27,92
Q_i	1,56	1,32	0,40	-0,06	12,19	35,62	137898,63
IQR	0,42	0,52	0,27	2,47	35,72	14,02	67,40
Нижня межа	-0,05	-0,69	-0,41	-7,38	-84,39	-30,91	-140,58
Верхня межа	1,64	1,40	0,68	2,49	58,51	25,16	129,02

Джерело: розраховано авторами.

У результаті, за показниками поточної та абсолютної ліквідності викидів не спостерігалось, за показником фінансової автономії виключено дані АК «РОЗА ВІТРИВ» 2020–2023 рр., оскільки значення індикатора було менше нижньої межі. За коефіцієнтом забезпечення власним оборотним капіталом виключено 2 спостереження (АК «РОЗА ВІТРИВ» 2022–2023 рр.), за рентабельністю продажів – 1 спостереження (АК «РОЗА ВІТРИВ» 2022 р.), за рентабельністю активів – 4 спостереження (АК СКАЙАП 2019 р., АК «РОЗА ВІТРИВ» 2020 р. та 2022–2023 рр.), за рентабельністю капіталу – 14 спостережень (*Air Canada* 2020 р. та 2023 р., *Lufthansa* 2020 р., *American Airlines* 2019–2020 рр., *Qantas Airways Limited* 2021–2023 рр., *Wizz Air Holdings Plc* 2022–2023 рр., АК СКАЙАП 2019–2020 рр. та 2022–2023 рр.).

Подальший кластерний аналіз проведено за відфільтрованими даними методом К-середніх розбиттям на 5 кластерів за кожним індикатором фінансової безпеки (табл. 2).

Таблиця 2. Результати кластерного аналізу індикаторів фінансової безпеки авіакомпаній

Показник	Кластер				
	1	2	3	4	5
Кінцевий центр кластерів <i>Current liquidity ratio</i>	0,14	1,21	1,49	0,91	0,57
Число спостережень у кожному кластері <i>Current liquidity ratio</i>	5	9	3	22	21
Кінцевий центр кластерів <i>Absolute liquidity ratio</i>	0,38	1,01	1,31	0,72	0,06
Число спостережень у кожному кластері <i>Absolute liquidity ratio</i>	18	5	2	11	24
Кінцевий центр кластерів <i>Equity ratio</i>	-0,09	0,18	0,27	0,37	0,04
Число спостережень у кожному кластері <i>Equity ratio</i>	8	11	13	7	17
Кінцевий центр кластерів <i>Working capital adequacy ratio</i>	-6,74	-3,64	-0,82	-4,99	-2,17
Число спостережень у кожному кластері <i>Working capital adequacy ratio</i>	3	11	20	4	20
Кінцевий центр кластерів <i>ROS</i>	-40,14	-78,48	-55,58	-8,51	5,62
Число спостережень у кожному кластері <i>ROS</i>	6	4	5	15	29
Кінцевий центр кластерів <i>ROA</i>	2,64	-26,86	-12,59	-3,93	7,58
Число спостережень у кожному кластері <i>ROA</i>	17	2	13	13	11
Кінцевий центр кластерів <i>ROE</i>	18,42	56,89	-115,83	-61,79	-18,43
Число спостережень у кожному кластері <i>ROE</i>	23	3	4	4	12

Джерело: розраховано авторами.

Упорядкування кластерів за значеннями та визначення в них мінімального й максимального значень уможливило формування системи бального оцінювання індикаторів фінансової безпеки (табл. 3).

Таблиця 3. Система бального оцінювання індикаторів фінансової безпеки авіакомпаній

Показник	Високий рівень фінансової безпеки (5 балів)	Достатній рівень фінансової безпеки (4 бали)	Середній рівень фінансової безпеки (3 бали)	Низький рівень фінансової безпеки (2 бали)	Критичний рівень фінансової безпеки (1 бал)
<i>Current liquidity ratio</i>	$\geq 1,45$	1,09–1,44	0,76–1,08	0,25–0,75	$\leq 0,24$
<i>Absolute liquidity ratio</i>	$\geq 1,30$	0,89–1,29	0,56–0,88	0,17–0,55	$\leq 0,18$
<i>Equity ratio</i>	$\geq 0,33$	0,24–0,32	0,13–0,23	-0,04–0,12	$\leq -0,05$
<i>Working capital adequacy ratio</i>	$\geq -1,44$	-2,79 – -1,45	-4,06 – -2,80	-6,32 – -4,07	$\leq -6,33$
<i>ROS, %</i>	$\geq 0,26$	-21,65–0,25	-46,02 – -21,66	-72,44 – -46,03	$\leq -72,45$
<i>ROA, %</i>	$\geq 5,32$	0,20–5,31	-8,23–0,19	-24,23 – -8,24	$\leq -24,24$
<i>ROE, %</i>	$\geq 41,50$	1,34 – 41,49	-40,02 – 1,33	-106,08 – -40,03	$\leq -106,09$

Джерело: розраховано авторами.

На відміну від традиційних нормативів індикаторів фінансової безпеки, статистичний аналіз авіакомпаній довів більш високі вимоги до наявного обсягу грошових активів та їх еквівалентів; більш низький рівень власного капіталу, що відображає фінансову стійкість авіакомпаній (33% у порівнянні з традиційними 50%); припустимість від'ємного значення коефіцієнта забезпеченості власним оборотним капіталом (*Working capital adequacy ratio*), оскільки основні засоби в галузі мають значну

частку й частково формуються за рахунок позикових коштів, та певного рівня збитковості продажів.

За пропозитивним оцінюванням підраховано суму балів за індикаторами фінансової безпеки авіакомпаній протягом 5 років (табл. 4).

Таблиця 4. Рейтингування фінансової безпеки авіакомпаній

<i>Рівень фінансової безпеки</i>	<i>Авіакомпанії</i>
Високий рівень фінансової безпеки (32–35 балів)	-
Достатній рівень фінансової безпеки (28–31 балів)	<i>Wizz Air Holdings Plc</i> 2019-2020 pp., <i>Ryanair Holdings plc</i> 2019-2020 pp., <i>Ryanair Holdings plc</i> 2023 p., <i>easyJet plc</i> 2023 p.
Середній рівень фінансової безпеки (21–27 балів)	<i>Air Canada</i> 2019 p, <i>Air Canada</i> 2021 p, <i>Air Canada</i> 2023 p., <i>Delta Air Lines Inc.</i> 2019 p., <i>Delta Air Lines Inc.</i> 2021–2023 pp., <i>easyJet plc</i> 2019 p., <i>easyJet plc</i> 2021–2022 pp., <i>JetBlue Airways Corporation</i> 2019–2023 pp., <i>Lufthansa</i> 2019 p., <i>Lufthansa</i> 2022–2023 pp., <i>Qantas Airways Limited</i> 2019 p., <i>Qantas Airways Limited</i> 2022–2023 pp., <i>Ryanair Holdings plc</i> 2021–2022 pp., <i>United Airlines Holdings, Inc.</i> 2019 p., <i>United Airlines Holdings, Inc.</i> 2021–2023 pp., <i>Wizz Air Holdings Plc</i> 2023 p., АК СКАЙАП 2019 p., АК СКАЙАП 2021 p., АК СКАЙАП 2023 p.
Низький рівень фінансової безпеки (14–20 балів)	<i>Air Canada</i> 2020 p., <i>Air Canada</i> 2022 p., АК «РОЗА ВІТРИВ» 2019 p., <i>American Airlines</i> 2019–2023 pp., <i>Delta Air Lines Inc.</i> 2020 p., <i>easyJet plc</i> 2020 p., <i>Lufthansa</i> 2020–2021 p., <i>Qantas Airways Limited</i> 2020–2021 pp., <i>United Airlines Holdings, Inc.</i> 2020 p., <i>Wizz Air Holdings Plc</i> 2021–2022 pp., АК СКАЙАП 2020 p., АК СКАЙАП 2022 p.
Критичний рівень фінансової безпеки (0–13 балів)	АК «РОЗА ВІТРИВ» 2020–2023 pp.

Джерело: розраховано авторами.

Як показав проведений аналіз, серед досліджуваних авіакомпаній жодна не має високого рівня фінансової безпеки.

Достатній рівень фінансової безпеки спостерігається серед лоукостерів (*Wizz Air Holdings Plc*, *Ryanair Holdings plc*, *easyJet plc*). Зокрема, у кризові періоди (COVID-19, економічні спади) лоукостери швидко зменшують кількість рейсів або тимчасово виводять літаки з експлуатації, мінімізуючи збитки, а завдяки низькій собівартості вони першими відновлюють польоти після кризи, використовуючи зниження цін для швидкого залучення пасажирів. При цьому лоукостери мають низькі операційні витрати через оптимізацію витрат на обслуговування та навчання персоналу, відсутність безкоштовних послуг на борту, використання менш завантажених аеропортів з нижчими зборами. Також лоукостери мінімізують час стоянки літаків між рейсами, що дозволяє виконувати більше польотів на день та ефективніше використовувати флот. Позитивно на фінансову безпеку лоукостерів впливає гнучка цінова політика – динамічне ціноутворення та додаткові доходи з платних послуг (багаж, вибір місця, харчування), які часто перевищують доходи від продажу квитків. У результаті достатньо міцної фінансової структури, більш високого рівня власного капіталу та ліквідності лоукостери більш адаптивні до зовнішніх шоків.

Слід вказати і на традиційні авіакомпанії, які стійко зберігають середній рівень фінансової безпеки: *JetBlue Airways Corporation* (протягом усього спостережуваного періоду), *Delta Air Lines Inc.*, *United Airlines Holdings, Inc.* (за виключенням кризи 2020 р.), *Air Canada* та АК СКАЙАП (за виключенням кризи 2020 р. та 2022 р.), *Lufthansa*, *Qantas Airways Limited* (за винятком кризи 2020 р. та періоду 2021 р.).

Вітчизняна компанія АК «РОЗА ВІТРИВ», на відміну від АК СКАЙАП, протягом 2020–2023 pp. має критично низький рівень фінансової безпеки, навіть в умовах відновлення перельотів літаками МАУ («Embraer базується в Чорногорії та виконує

рейси авіакомпанії *Air Montenegro*, два інших літаки перевозять пасажирів на замовлення молдовської авіакомпанії *Flyone*» [9]). Проте компанія залишається ризиковою для інвестицій з огляду на фінансову безпеку.

Загальне оцінювання фінансової безпеки авіакомпаній з огляду на аспекти конкурентоспроможності показує, що лоукостери є стійкішими порівняно з традиційними авіакомпаніями, які мають більші витрати й складнішу структуру доходів, а тому виявляються одними з найбільш конкурентоспроможних авіакомпаній у світі. Основна перевага лоукостерів – значно дешевші квитки порівняно з традиційними авіакомпаніями. Це дозволяє їм залучати широку аудиторію, зокрема бюджетних мандрівників, а гнучка цінова політика та динамічне регулювання тарифів роблять їх дуже привабливими для споживачів. Лоукостери можуть швидко змінювати маршрутну мережу відповідно до попиту, вони менш прив'язані до великих хабів, що дозволяє їм оперативно відкривати нові напрямки чи припиняти нерентабельні рейси. Лоукостери змушують традиційних перевізників знижувати ціни та вводити бюджетні тарифи, що робить їх ключовими гравцями на ринку. В Європі, США та Азії вони поступово витісняють класичні авіакомпанії на коротких і середньоміжконтинентальних маршрутах.

Висновки. Фінансова безпека авіакомпаній є складовим критерієм конкурентоспроможності на ринку авіаперевезень через зумовлення стійкості до кризових явищ та потенціалу фінансування інноваційного розвитку. Обґрунтована в роботі система індикаторів фінансової безпеки авіакомпаній з огляду на забезпечення конкурентоспроможності включає показники ліквідності, фінансової стійкості та ефективності. Для інтегрального оцінювання фінансової безпеки авіакомпаній запропоновано бальну систему (1–5 балів) для кожного показника. На підставі фінансового аналізу авіакомпаній та кластерного аналізу визначено критерії оцінювання індикаторів за рівнями фінансової безпеки. На відміну від традиційних нормативів індикаторів фінансової безпеки, статистичний аналіз авіакомпаній довів більш високі вимоги до наявного обсягу грошових активів та їх еквівалентів; більш низький рівень власного капіталу, що відображає фінансову стійкість авіакомпаній (33% у порівнянні із традиційними 50%); припустимість від'ємного значення коефіцієнта забезпеченості власним оборотним капіталом (*Working capital adequacy ratio*). Скільки основні засоби в галузі мають значну частку й частково формуються за рахунок позикових коштів, та певного рівня збитковості продажів. Проведене інтегральне оцінювання фінансової безпеки авіакомпаній дозволило встановити, що лоукостери (*Wizz Air Holdings Plc*, *Ryanair Holdings plc*, *easyJet plc*) є одними з найбільш конкурентоспроможних авіакомпаній завдяки ефективній бізнес-моделі, низьким цінам та високій операційній гнучкості. Вони суттєво впливають на авіаційну індустрію, змушуючи традиційні компанії адаптуватися до нових умов ринку. Викликами традиційних авіакомпаній є оптимізація бізнес-моделей та цінової політики, що дозволить їм сформувати стійку фінансову базу для подальшого розвитку, в тому числі впровадження інноваційних та екологічних ініціатив в якості конкурентних переваг.

Перспективою подальших досліджень бачиться розроблення стратегічних детермінант забезпечення фінансової безпеки авіакомпаній.

Conclusions. Financial security of airline companies is a warehouse criterion of competitiveness in the air transportation market through the consideration of resilience to crisis situations and the potential for financing innovative development. A robotic system of indicators of the financial security of the airline to ensure competitiveness includes indicators of liquidity, financial stability and efficiency. For an integrated assessment of the airline's financial security, a point system (1–5 points) for skin indicators has been proposed. Based on the financial analysis of airline companies and cluster analysis, criteria for assessing indicators for levels of financial security are defined. In addition to the traditional standards of financial security indicators, statistical

analysis of airline companies shows: greater potential for obvious exposure to penny assets and their equivalents; a lower level of financial capital, which reflects the financial strength of airlines (33% compared to the traditional 50%); the acceptability of significant importance to the working capital adequacy ratio, since the main functions in the economy can be significant and are often formed for the ratio of positional costs, and the singing level sales volume. An integrated assessment of the financial security of airlines was carried out and revealed that low-cost airlines (Wizz Air Holdings Plc, Ryanair Holdings plc, easyJet plc) are among the most competitive airlines. Efficient business model, low prices and high operating efficiency. The stench is suddenly pouring into the aviation industry, forcing traditional companies to adapt to the new minds of the market. Traditional airline companies aim to optimize business models and pricing policies to allow them to form a stable financial base for further development, including the promotion of innovative and environmental initiatives in the context of competitive advantages.

The development of strategic determinants of ensuring the financial security of airlines is seen as a prospect for further research.

Список використаних джерел

1. Бондаренко М. М. Теоретичні аспекти дослідження фінансової безпеки підприємства та шляхи її забезпечення. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія: Економічні науки.* 2023. № 2. С. 194–199.
2. Варналій З. С., Щенявська В. О. Стратегічні аспекти фінансової безпеки підприємства в умовах сучасних викликів. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія : Економічні науки.* 2023. № 6. С. 126–131.
3. Спіфанова І. Ю., Дзеджула В. В., Розводюк О. В., Шевчук Д. Г. Теоретичні аспекти управління фінансовою безпекою вітчизняних підприємств. *Innovation and Sustainability.* 2023. № 1. С. 8–14. DOI: <https://doi.org/10.31649/ins.2023.1.8.14>
4. Варналій З. С., Бондаренко С. М. Фінансова безпека підприємств України в умовах війни та повоєнного відновлення. *Економічний вісник університету.* 2023. Вип. 56. С. 106–113. DOI: <https://doi.org/10.31470/2306-546X-2023-56-106-113>
5. Макаруч І. М., Малишко В. В., Яременко Л. М. Фінансова безпека підприємств: характерні ознаки, складові, основні загрози й небезпеки. *Економічний вісник університету.* 2023. Вип. 56. С. 183–193. DOI: <https://doi.org/10.31470/2306-546X-2023-56-183-193>
6. Юрій Е. О. Оцінювання фінансово-економічної безпеки в системі фінансового моніторингу діяльності підприємства. *Галицький економічний вісник.* 2023. № 3. С. 71–79. DOI: https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2023.03.071
7. Халіна В. Ю., Біланчук І. М. Складові фінансово-економічної безпеки суб'єктів господарювання. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія : Економіка.* 2023. № 31. С. 42–47. DOI: [https://doi.org/10.25264/2311-5149-2023-31\(59\)-42-47](https://doi.org/10.25264/2311-5149-2023-31(59)-42-47)
8. Глушко А. Д., Бикова М. В. Управління ефективністю операційною діяльністю підприємства в аспекті забезпечення фінансово-економічної безпеки. *Економічний простір.* 2023. № 184. С. 143–147.
9. Не лише Європа. Де літають українські авіакомпанії за кордоном. 2024. URL: <https://www.rbc.ua/rus/travel/lishe-evropa-de-litayut-ukrayinski-aviakompaniyi-1715082169.html> (дата звернення: 12.03.2025).

References

1. Bondarenko M. M. (2023) Teoretychni aspekty doslidzhennia finansovoi bezpeky pidpriemstva ta shliakhy yii zabezpechennia [Theoretical aspects of the study of the financial security of an enterprise and ways to ensure it]. *Mizhnarodnyi naukovyi zhurnal "Internauka". Seriya: Ekonomichni nauky*, no. 2, pp. 194–199.
2. Varnalii Z. S., Shcheniavska V. O. (2023) tratchichni aspekty finansovoi bezpeky pidpriemstva v umovakh suchasnykh vyklykiv [Strategic aspects of financial security of the enterprise in the conditions of modern challenges]. *Mizhnarodnyi naukovyi zhurnal "Internauka". Seriya: Ekonomichni nauky*, no. 6, pp. 126–131.
3. Iepifanova I. Iu., Dzhezdzhula V. V., Rozvodiuk O. V., Shevchuk D. H. (2023) Teoretychni aspekty upravlinnia finansovoiu bezpekoiu vitchyznianskykh pidpriemstv [Theoretical aspects of managing the financial security of domestic enterprises]. *Innovation and Sustainability*, no. 1, pp. 8–14. DOI: <https://doi.org/10.31649/ins.2023.1.8.14>

4. Varnalii Z. S., Bondarenko S. M. (2023) Finansova bezpeka pidpriemstv Ukrainy v umovakh viiny ta povoiennoho vidnovlennia [Financial security of Ukrainian enterprises in conditions of war and post-war recovery]. *Ekonomichnyi visnyk universytetu*, no. 56, pp. 106–113. DOI: <https://doi.org/10.31470/2306-546X-2023-56-106-113>
5. Makarchuk I. M., Malysko V. V., Yaremenko L. M. (2023) Finansova bezpeka pidpriemstv: kharakterni oznaky, skladovi, osnovni zahrozy y nebezpeky [Financial security of enterprises: characteristic features, components, main threats and dangers]. *Ekonomichnyi visnyk universytetu*, no. 56, pp. 183–193. DOI: <https://doi.org/10.31470/2306-546X-2023-56-183-193>
6. Iurii E. O. (2023) Otsiniuvannia finansovo-ekonomichnoi bezpeky v systemi finansovoho monitorynhu diialnosti pidpriemstva [Assessment of financial and economic security in the system of financial monitoring of enterprise activities]. *Halytskyi ekonomichnyi visnyk*, no. 3, pp. 71–79. DOI: https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2023.03.071
7. Khalina V. Iu., Bilanchuk I. M. (2023) Skladovi finansovo-ekonomichnoi bezpeky subiektiv hospodariuvannia [Components of financial and economic security of business entities]. *Naukovi zapysky Natsionalnoho universytetu "Ostrozka akademiia". Seriia: Ekonomika*, no. 31, pp. 42–47. DOI: [https://doi.org/10.25264/2311-5149-2023-31\(59\)-42-47](https://doi.org/10.25264/2311-5149-2023-31(59)-42-47)
8. Hlushko A. D., Bykova M. V. (2023) Upravlinnia efektyvnistiu operatsiinoiu diialnistiu pidpriemstva v aspekty zabezpechennia finansovo-ekonomichnoi bezpeky [Managing the efficiency of the operational activities of an enterprise in terms of ensuring financial and economic security]. *Ekonomichnyi prostir*, no. 184, pp. 143–147.
9. Ne lyshe Yevropa. De litaiut ukrainski aviakompanii za kordonom? [Not just Europe. Where do Ukrainian airlines fly abroad?]. (2024). Available at: <https://www.rbc.ua/rus/travel/lishe-evropa-de-litayut-ukrayinski-aviakompaniyi-1715082169.html> (accessed: 12 March 2025).