

3. *Задорожний І.С.* Підвищення характеристик якості елементів, пристроїв і систем оптико-електронних комплексів рухомих об'єктів / [І.С. Задорожний, В.І. Задорожний]. – Черкаси : ЧДТУ, 2008. – 424 с.
4. *Зубок М.І.* Глобалізаційні виклики фінансовій безпеці // *Фінанси, облік і аудит : збірник наукових праць* / М.І. Зубок. – К. : КНЕУ, 2012. – № 19. – С. 81-91.
5. *Козаченко Г.В.* Економічна безпека підприємства : сутність та механізм забезпечення : монографія / Г.В. Козаченко, В.П.Пономарьов, О.М. Ляшенко. – К. : Лібра, – 2003. – 280 с.
6. *Осовський О.А.* Основи менеджменту : навчальний посібник / О.А.Осовський, Г.В. Осовська. – К. : Кондор. – 2006. – 664 с.
7. *Сенге П.М.* Пятая дисциплина : искусство и практика самообучающейся организации / П.М. Сенге ; пер. с англ. – М. : Олимп-Бизнес, – 2011. – 448 с.
8. *Чергенець Е.В.* Інформаційно-аналітичне забезпечення безпеки підприємництва : навчальний посібник / Е.В. Чергенець, А.В. Зайцев, Є.В. Позднишев. – К., Видавець Позднишев. – 2007. – 74 с.
9. *Шевченко І.* Особливості формування економічної безпеки підприємства / І. Шевченко // *Наука молода.* – 2010. – № 10. – С. 178-181.

Н.М. Шуляр

*асистент кафедри економіки,
Національний авіаційний університет*

Якість персоналу як фактор забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств

У статті проаналізовано вплив економічної безпеки авіатранспортних підприємств на рівень якості персоналу та структуру розподілу статей витрат на забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств (аеропортів).

В статье проанализировано влияние экономической безопасности авиатранспортных предприятий на уровень качества персонала и структуру распределения статей расходов на обеспечение авиационной безопасности авиатранспортных предприятий (аэропортов).

An influence of economic security of air transport enterprises on staff quality and the structure of distribution of cost items on ensuring the aviation security of air transport enterprises (airports) are analyzed in the article.

Ключові слова: якість персоналу, авіаційна безпека, авіатранспортні підприємства, витрати, економічна безпека, рівень.

Постановка проблеми

Стабільне функціонування, зростання економічного потенціалу будь-якого авіатранспортного підприємства в умовах ринкових відносин багато в чому залежать від наявності надійної системи економічної безпеки та її впливу на рівень якості персоналу. Авіатранспортні підприємства є найбільш вразливими перед зовнішнім середовищем. Крім того, специфіка авіаційної галузі, необхідність постійного забезпечення комфортного для споживачів процесу авіаперевезення, урахування сукупності факторів, що впливають на якісне виконання функцій, свідчать і про об'єктивну можливість виникнення внутрішніх проблем, які необхідно оперативно вирішувати або своєчасно передбачати та упереджувати їх появу (страйки персоналу) [4].

Особливо це стосується управління персоналом у зв'язку з тим, що ця діяльність пронизує всі процеси функціонування авіатранспортного підприємства,

реалізується в усіх підсистемах управління (функціональних і цільових – мається на увазі оперативна діяльність з оцінки персоналу, мотивації працівників на виконання певних завдань тощо). За сучасних умов однією з основних загально-організаційних цілей стає якість – не тільки продукції (послуг), що виробляє або надає організація, а й якість персоналу, що сприяє якісним процесам управління авіатранспортного підприємства. Забезпечення якості персоналу зумовлює досягнення необхідного рівня якості кінцевої продукції (послуг), що реалізується на ринку. Однак, слід зазначити, що сучасні наукові дослідження проблем якості продукції (послуг) і якості управління певними функціональними сферами (у тому числі й управління персоналом) виконуються відокремлено; відсутні системні дослідження якості персоналу як складової економічної безпеки авіатранспортних підприємств, орієнтованої на якість і сформованої на принципах міжнародних стандартів у сфері якості [5].

Тому проблеми впливу економічної безпеки авіатранспортних підприємств на рівень якості персоналу набувають особливої актуальності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Багато вітчизняних і зарубіжних науковців приділяють увагу якості персоналу, зокрема: Б.М. Андрушків, Д.П. Богиня, І.Д. Крижко, В.В. Онікієнко, С.Л. Брю, М.О. Горілов та інші. Стосовно авіаційної галузі питання якості персоналу розглядали такі вітчизняні та зарубіжні вчені, як А.Г. Астапова, Ю.Ф. Кулаєв, В.В. Матвеев, В.О. Рибалкін, В.В. Мізюк та інші.

Однак мало хто приділяв увагу впливові якості персоналу на економічну безпеку авіатранспортних підприємств. Тому розглянемо це питання більш детально.

Не вирішені раніше частини загальної проблеми

В умовах економічної безпеки з'явився великий інтерес до проблем якості персоналу. Тому на сьогодні є актуальним вирішення питань формування та впливу економічної безпеки авіатранспортних підприємств на рівень якісного складу персоналу.

Формування цілей статті

Метою статті є обґрунтування впливу якості персоналу на рівень економічної безпеки авіатранспортних підприємств.

Вклад основного матеріалу дослідження

Питання щодо визначення та впливу економічної безпеки на рівень якості персоналу авіатранспортних підприємств є дуже актуальним на сьогодні, оскільки висококваліфіковані, високопрофесійні працівники, здатні постійно самовдосконалюватися, є головною складовою успішного бізнесу. За рахунок якісного складу персоналу на авіатранспортному підприємстві можна суттєво знизити або виключити ризик людських жертв, що зумовлює позитивну репутацію, задоволення споживачів і збільшення прибутку. На сучасному етапі розвитку авіаційної безпеки постало питання ефективного фінансового забезпечення заходів та оптимізації витрат на їх упровадження. Забезпечити повний захист цивільної авіації від нещасних випадків і значних матеріальних збитків – реальне завдання за умови відповідності рівню навчання та проходження стажування персоналу, що підвищить їх якість і забезпечить економічну безпеку авіатранспортному підприємству [3].

Головними складовими економічної безпеки авіатранспортних підприємств є авіаційна та екологічна безпека, саме перша пов'язана з рівнем якості персоналу та впливає на економічну потужність підприємства. Сучасна система авіаційної безпеки не достатньо ефективна, оскільки більшість авіатранспортних підпри-

емств мають незадовільний рівень технічного оснащення для реалізації заходів з авіаційної безпеки. Незважаючи на постійне збільшення обсягів фінансування авіатранспортних підприємств, показники технічного стану та оновлення систем авіаційної безпеки зростають повільними темпами. Стан системи авіаційної безпеки є вагомим фактором можливого зниження попиту на авіап перевезення та зумовлює ризик збільшення кількості нерентабельних і збиткових підприємств [2].

Історичний розвиток і досвід багатьох розвинених країн свідчать про доцільність поєднання та взаємодії різних методів підвищення якості персоналу, особливу увагу їй приділяють на авіатранспортних підприємствах, адже вони потребують підвищеної підготовки та вдосконалення на кожному рівні управління для забезпечення авіаційної безпеки як пасажирів, які знаходяться в повітрі, так і тих, хто знаходиться на землі. У ході ринкової трансформації економіки України поки що не вдалося створити механізм забезпечення якості персоналу для підвищення економічної безпеки авіатранспортних підприємств. Тобто ще не сформувався ефективний приватний власник, зацікавлений у підвищенні якості персоналу за рахунок вкладу інвестицій, що сприяло б фінансовому оздоровленню, залученню додаткового капіталу, поліпшенню системи управління. Наявне макросередовище не створює сприятливих умов для інвестування в розвиток і підвищення якості персоналу.

Авіаційна безпека є однією зі складових економічної безпеки авіатранспортного підприємства, функціонування якої пов'язано з відповідними витратами на забезпечення заходів і рівнем якості персоналу.

Підприємства авіаційного транспорту мають свої специфічні особливості у сфері забезпечення безпеки. Авіаційна галузь – один із прикладів існуючих небезпек життєдіяльності людини. Так, В. Бабак, В. Харченко, В. Максимов визначають безпеку авіації як комплексну властивість авіаційної транспортної системи виконувати свої функції без завдання збитків (чи з мінімальними збитками) самій системі або населенню, в інтересах якого вона розвивається. Додатково до класичних складових безпеки підприємства зазначені вище автори в авіатранспортних підприємствах виділяють безпеку польотів, авіаційну та екологічну безпеку [1]. Саме цим складовим безпеки авіатранспортних підприємств приділяється максимальна увага з боку міжнародних авіаційних організацій (ІКАО, ІАТА та ін.). З цієї причини функціональні складові комплексної системи безпеки авіатранспортного підприємства мають свої особливості [9].

На нашу думку, основними функціональними складовими комплексної системи безпеки авіатранспортного підприємства є безпека польотів, авіаційна безпека, економічна, фінансова, корпоративна, інтелектуально-кадрова, техніко-технологічна, політико-правова, інформаційна, екологічна, фізична.

Для кожної складової притаманні певні підходи (методи, засоби, функції) з метою забезпечення авіаційної безпеки як держави, так і окремих авіатранспортних підприємств, що залежить від ініціативи та коштів власника авіатранспортного підприємства. Тобто для ефективного забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств потрібні певні витрати.

Структура розподілу статей витрат з авіаційної безпеки аеропортів за 2006 – 2012 рр. подано в таблиці.

Проаналізувавши дані таблиці, необхідно зазначити, що в Державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» близько 80% загальних витрат на авіаційну безпеку становить заробітна плата, що спостерігається і в Державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Запоріжжя» та Комунальному підприємстві «Аеропорт «Жуляни». Тобто для забезпечення авіаційної безпеки авіа-

Таблиця

Структура розподілу статей витрат з авіаційної безпеки аеропортів за 2006–2012 роки

Група витрат	Роки													
	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	Витрати (тис. грн.)	Питома вага в %	Витрати (тис. грн.)	Питома вага в %	Витрати (тис. грн.)	Питома вага в %	Витрати (тис. грн.)	Питома вага в %	Витрати (тис. грн.)	Питома вага в %	Витрати (тис. грн.)	Питома вага в %	Витрати (тис. грн.)	Питома вага в %
Амортизація														
ДП МА «Бориспіль»	1665,8	15,53	3037,4	20,33	3102,8	14,12	3268,1	11,32	8336,9	18,65	8372,6	15,37	5257,7	8,9
ДП МА «Запоріжжя»	1555,7	15,75	1567,2	13,43	1000	5,96	2556,6	11,68	3777,5	12,32	1388,2	3,49	12333,4	25,76
КП «Аеропорт «Жуляни»	765,9	13,52	1544,4	19,58	1322,1	12,02	1233,3	8,04	1599,4	8	3122,7	12,6	4799,9	14,59
Витрати на матеріали														
ДП МА «Бориспіль»	874,7	8,15	1096,9	7,34	1074,6	4,89	990,2	3,43	982,7	2,21	1023,7	1,88	1874,9	3,17
ДП МА «Запоріжжя»	998,8	10,11	989,5	8,48	3122,2	18,61	1577,2	7,22	1398,1	4,56	6577,7	16,54	1786,6	3,73
КП «Аеропорт «Жуляни»	202,4	3,75	887,7	11,25	556,6	5,05	778,7	5,08	1200	6	1456,5	5,88	4567	13,88
Витрати на персонал														
ДП МА «Бориспіль»	7968,5	74,29	10556,4	70,67	17489,7	79,18	24355,7	84,37	35082,5	78,49	44596,9	81,86	51356,8	86,91
ДП МА «Запоріжжя»	6344,5	64,24	8777,1	75,23	12555,4	74,83	17567	80,23	25222,2	82,25	31444,3	79,04	32654,7	68,21
КП «Аеропорт «Жуляни»	4555,4	80,39	5322,2	67,47	8888,7	80,81	13111,7	85,51	16998	85	19987,8	80,66	22654,9	68,87
Інші витрати														
ДП МА «Бориспіль»	217,1	2,02	247,2	1,66	310,5	1,41	254,2	0,88	291,4	0,65	486,3	0,89	601,8	1,02
ДП МА «Запоріжжя»	977,9	9,9	333,1	2,86	100,2	0,6	187,3	0,87	269	0,87	367,7	0,93	1191,4	2,3
КП «Аеропорт «Жуляни»	142,8	2,52	134,3	1,71	232,4	2,12	210	1,37	201	1	211,8	0,86	876,1	2,66
Усього														
ДП МА «Бориспіль»	10726,1	100	14937,9	100	21977,6	100	28868,2	100	44693,5	100	54479,6	100	59091,3	100
ДП МА «Запоріжжя»	9876,9	100	11666,9	100	16777,8	100	21888,1	100	30666,8	100	39777,9	100	47876,1	100
КП «Аеропорт «Жуляни»	5666,5	100	7888,6	100	10999,8	100	15333,7	100	19998,4	100	24778,8	100	32897,9	100

транспортного підприємства необхідним є якісний, професійний персонал, який навчається, само розвивається та відповідає за життя кожного пасажирів. Про це свідчать дані витрат на персонал, які щороку збільшуються і на кінець 2012 р. становлять 86,91 – ДП МА «Бориспіль», 68,21 – ДП МА «Запоріжжя» та 68,87 – КП «Аеропорт «Жуляни». На рис. 1 показано питому вагу витрат авіатransпортних підприємств за відповідними групами витрат у процентах за 2006 по 2012 рік.

За даними звітів про фінансові результати роботи ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», КП «Аеропорт «Жуляни» та ДП «Міжнародний аеропорт «Запоріжжя», автором проаналізовано їх витрати на забезпечення заходів з авіаційної безпеки. Цей аналіз дав змогу зробити висновок, що за останні 10 років витрати на забезпечення заходів з авіаційної безпеки збільшилися в середньому на 49% і становлять 3-10% у структурі витрат вказаних авіатransпортних підприємств (рис. 2).

Як видно з рис. 2, питома вага витрат на забезпечення авіаційної безпеки в аеропортах у 2011 р. має найвищі показники, тобто забезпеченню авіаційної безпеки було приділено більше уваги, виділено відповідні кошти та закуплено нові технічні засоби, що сприяло зменшенню смертності пасажирів, удосконаленню проходження контролю пасажирів, посадки та висадки.

Також упродовж 2011 р. в ДП МА «Бориспіль» було:

- введено в експлуатацію додатково 4 контрольно-пропускні пункти (КПП-5, 7, 11, 11А), оснащені сучасним обладнанням для контролю авіаційної безпеки осіб, ручної поклажі та багажу (рентгено-телевізійні інтроскопи РХ-6.4, стаціонарні металозукачі «HI-PE Multi Zone»);
- змонтовано та введено в експлуатацію систему контролю авіаційної безпеки багажу в багажному відділенні терміналу В (для внутрішніх авіарейсів);
- проведено заміну периметрової огорожі від КПП-7 до терміналу F.

Виконанню стандартів у сфері авіаційної безпеки сприяє створений на базі ДП МА «Бориспіль» Навчальний центр ІКАО з авіаційної безпеки.

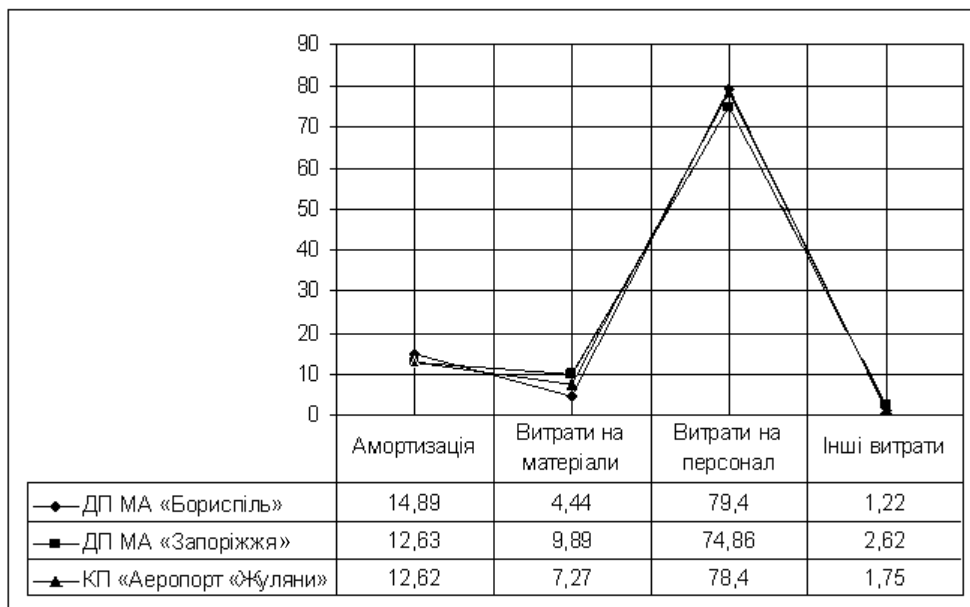


Рис. 1. Середні витрати аеропортів на забезпечення заходів з авіаційної безпеки

Джерело: розраховано автором на основі [6; 7; 8]



Рис. 2. Питома вага витрат на забезпечення авіаційної безпеки в аеропортах України

Джерело: [6; 7; 8]

У 2011 р. на базі Навчального центру розроблено нові національні програми навчання:

- ТУМР 123/КСЛ «Підготовка керівників середньої ланки САБ»;
- ТУМР 123/Охорона «Охорона повітряних суден, важливих об'єктів та забезпечення внутрішнього об'єктового режиму».

Упродовж звітнього року в Навчальному центрі ІКАО проведено:

- 9 курсів ІКАО, які відвідали 85 слухачів із різних країн світу: Азербайджану, Болгарії, Казахстану, Латвії, Молдови, Росії, Узбекистану та України;
- 195 національних курсів – 2 601 слухач;
- інструктаж «Аспекти культури обслуговування клієнтів», який відвідали 589 працівників різних структурних підрозділів аеропорту «Бориспіль».

Разом з тим, викладачами Навчального центру ІКАО забезпечено проведення 14 виїзних курсів навчання за програмою ТУМР 123-4/О «Підготовка операторів спеціальних технічних засобів контролю» – у Сімферополі, Луганську, Донецьку, Кривому Розі, Харкові, Львові.

Упровадження вищезазначених технічних і технологічних удосконалень системи авіаційної безпеки дало можливість успішно пройти службою авіаційної безпеки сертифікацію й отримати Сертифікат відповідності вимогам діючого законодавства та нормативних актів.

Отже, аеропорт є місцем зіткнення інтересів різних партнерів і видів діяльності для здійснення повітряних перевезень. Завдяки наданню якісних послуг партнери в аеропортовій діяльності та самі аеропорти отримують прибутки.

Висновки

Для всіх аеропортів України характерним є те, що значна частка витрат припадає на персонал і при цьому питома вага техніко-технологічних витрат у загальній їх структурі залишається незначною.

Проаналізувавши забезпечення заходів з авіаційної безпеки в авіатранспортних підприємствах України, робимо висновок про те, що вони потребують значних матеріальних витрат у структурі витрат авіатранспортного підприємства та якісного управління в системі авіаційної безпеки, тому необхідним є високий рівень якості персоналу для забезпечення економічного розвитку.

Ефективне забезпечення заходів з авіаційної безпеки в авіатранспортному підприємстві відбувається за рахунок впливу економічної безпеки на рівень якості персоналу, тобто навчальні центри та регулярне проведення тренінгів

сприятимуть підвищенню рівня якості персоналу, що забезпечить економічне та ефективне процвітання авіатранспортного підприємства, а отже, і економічний розвиток держави.

Література

1. *Бабак В.П.* Безпека авіації / В.П. Бабак, В.П. Харченко, В.О. Максимов та інші. // Монографія. – К. : Техніка, 2004. – 584 с.
2. *Васильців Т.Г.* Напрями зміцнення економічної безпеки підприємництва в Україні / Т.Г. Васильців, О.Ю. Соколова // Науковий вісник Національного лісотехнічного ун-ту України : збірник науково-технічних праць. – Вип. 17.3. – Львів : РВЦ НЛТУУ, 2007 – С. 202-206.
3. *Власюк О.С.* Теорія і практика економічної безпеки в системі науки про економіку : наукова доповідь / О.С. Власюк // Національний ін-т проблем міжнародної безпеки при Раді національної безпеки і оборони України. – К. : Вид-во НІПМБ, 2008. – 48 с.
4. *Дем'яненко Г.Є.* Методика оцінки економічної безпеки регіону / Г.Є. Дем'яненко // Торгівля і ринок України. Тем. збірник наукових праць з проблем торгівлі та громадського харчування. – Вип. 13., Т. 1. – Донецьк : ДонДУЕТ, 2002. – С. 54-59.
5. *Криворучко О.М.* Менеджмент якості на підприємствах автомобільного транспорту : теорія, методологія і практика / О.М. Криворучко // Монографія. – Харків : Вид-во ХНАДУ, 2006. – 404 с.
6. *Фінансові результати* Державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» за 2006-2012 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://kbp.aero/f/1/about/annual-report/Boris_2011_ukr2.pdf
7. *Фінансові результати* Державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Запоріжжя» за 2006-2012 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.avia.zp.ua>
8. *Фінансові результати* Комунального підприємства «Аеропорт «Жуляни» за 2006-2012 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.airport.kiev.ua>
9. International Civil Aviation Organisation [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.icao.int