

управління витратами, збільшення прибутковості та зменшення заборгованості. Важливою частиною процесу є постійний моніторинг та коригування стратегій для забезпечення сталого фінансового успіху підприємства.

Список використаних джерел:

1. Бандоріна Л. М., Удачина К. О., Татарчук А. Д. Моделювання системи аналізу фінансового стану підприємства *Проблеми економіки та політичної економії*. 2019. № 1С. 127-135. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/perre_2019_1_11
2. Білик М.Д. Фінансовий аналіз: Навч. посіб. М.Д. Білик, О.В. Павловська, Н.М. Притуляк, Н.Ю. Невмержицька. К.: КНЕУ, 2005. 592 с.
3. Вознюк А.О. Оцінка фінансового стану підприємства як необхідна складова його економічного розвитку. *Всеукраїнський науково-виробничий журнал*. 2012. № 11С. 101 – 105.
4. Гогой І.Д. Аналіз і оцінка фінансового стану підприємства. URL: <http://archive.nbuv.gov.ua>.
5. Кандирал О. О. Економічний аналіз як метод визначення дійсного фінансового стану підприємства. *Криміналістика і судова експертиза*. 2019. Вип. 64. С. 763-771. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/krise_2019_64_75
6. Ареф'єва О. В., Кравчук Н. М., Пілецька С. Т. Адаптивне управління фінансовою стійкістю підприємства при забезпеченні його економічної безпеки. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2020. Вип. 1(1). С. 80-89.

Ковальчук А.М.,

*к.е.н., доцент кафедри економіки повітряного транспорту
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна*

АДАПТАЦІЯ ПІДПРИЄМСТВ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ ДО КРИТИЧНИХ УМОВ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

Діяльність цивільних підприємств, які належать до галузі повітряного транспорту у сучасних умовах української економіки є досить складним та критичним. Проблеми для підприємств повітряного транспорту в Україні розпочались ще у 2020 році із карантинними обмеженнями у зв'язку з світовою пандемією COVID-19, коли підприємства авіаційної інфраструктури (авіакомпанії,

аеропорти та інші) майже повністю зупинили свою роботу, за винятком вантажних перевезень.

Для сучасної історії підприємств української галузі повітряного транспорту, зокрема для перевезення пасажирів авіаційним транспортом піковим роком розвитку вважається 2019 рік, коли пасажиропотік становив 24334,5 тис. чол., що на 18,4% більше ніж у 2018 р. (рис 1) [1]. У 2020 році даний показник був лише 8664,5 тис. осіб, або 35,6% від 2019 р, тобто діяльність підприємств, що забезпечувала авіаційне перевезення пасажирів скоротилась більше ніж на 60%.

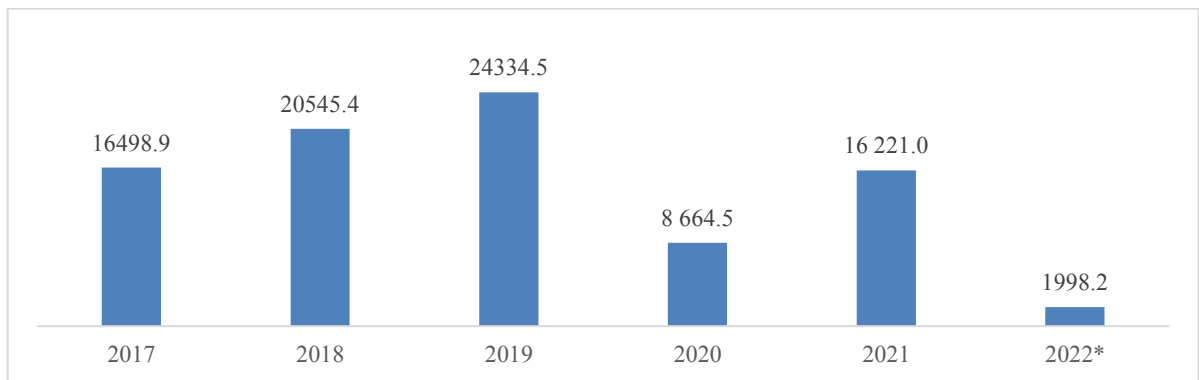


Рис. 1. Пасажиропотоки авіаційного транспорту України, 2019-2021 р.р , тис. чол.

**2022 р. дані за період 01.01.-23.2.2022*

У 2021 році підприємства авіаційної інфраструктури, які забезпечували пасажирські перевезення поступово почали відновлювати свою діяльність. Так, Пасажиропотоки авіаційного транспорту України у цьому році зросли на 87,2% у порівнянні з 2020 р. до 16 221 тис. чол. Перспективи відновлення галузі повітряного транспорту були досить значними. Пасажиропотік за майже 2 місяці 2022 року становив 1998,2 тис. чол. За січень 2022 року пасажирообіг авіаційного транспорту становив 175,6 % до відповідного періоду 2021 р. [1]. Проте до рівня 2019 року українська авіаційна галузь перевезення пасажирів так і не відновилась у зв'язку зі війною.

З 24 лютого 2022 року і до сьогодні повітряний простір України закритий для цивільних авіаційних суден. Українські підприємства, які належать до галузі повітряного транспорту майже повністю припинили свою діяльність. Галузь повітряного транспорту сьогодні знаходиться у найбільш критичному стані у зв'язку з війною. Проте, не зважаючи на критичні умови внутрішнього середовища

деякі українські підприємства все ж змогли відновити свою роботу за кордоном. До них відносяться авіакомпанії, які поступово відновлюють та здійснюють свою діяльність у інших країнах:

- SkyUp. До початку повномасштабної війни мала у своєму розпорядженні з 12 літаків; У 2022 році виконувала міжнародні рейси країнах Європи; у 2023 році завершила сертифікацію авіакомпанії на Мальті. Компанія адаптувала свою стратегію на АСМІ-операції (мокрый лізинг, коли операційний контроль і екіпаж літака забезпечує авіакомпанія, а комерційне завантаження - партнер). З 1 квітня 2024 року SkyUp надає свої літаки на умовах на АСМІ-операцій з угорської Wizz Air. За 2023 рік компанія збільшила свою виручку у два рази у порівнянні із 2022 роком [2].

- WINDROSE. Авіакомпанія до 24 лютого 2022 року також мала 18 літаків, значна частина яких досі залишається в Україні. Проте компанії вдалося розмістити в Молдові 2 літаки, які виконують програму для молдавської FlyOne за мокрим лізингом [2].

- Skyline Express Airlines (до 2023 року «Азур Ейр Україна») до війни 2022 р. мала флот в Україні з 11ти літаків. В травні 2023 року Skyline Express Airlines розпочала операції в Польщі. У зв'язку з активізацією туристичної галузі експерти зазначають, що її модель роботи буде базуватися на обслуговуванні туристичного бізнесу свого засновника [2].

- Bees Airline! – авіакомпанія, яка через війну залишилась без усіх літаків та втратила сертифікат в Україні. Проте, інвестори адаптували свій стартап та створили нову авіакомпанію з такою ж назвою в Румунії, де на сучасному етапі завершує сертифікацію [2].

Отже, спостерігаємо, що навіть попри повне припинення польотів цивільної авіації в Україні деякі авіакомпанії змогли адаптувати свою діяльність і у разі відкриття повітряного простору зможуть відновити свою роботу. Зауважимо, що для галузі надважливим є активна підтримка та наявність профільних проєктів з відновлення у державних та міжнародних планах та програмах відновлення економіки України. Одним із можливих напрямів відновлення підприємств

повітряного транспорту є розвиток повітряних транспортних вузлів – модернізація та розширення аеропортів, покращення пасажирських та вантажних терміналів [3].

Таким чином, українські підприємства повітряного транспорту, незважаючи на критичні внутрішні умови та досить значну конкуренцію на зовнішніх ринках змогли частково адаптуватися та продовжити свою роботу. Важливим завданням держави у повоєнній відбудові економіки стане відновлення галузі цивільного повітряного транспорту, оскільки вона фактично сьогодні не працює, що з кожним днем поглиблює кризу та погіршує шанси на успішне й швидке відновлення.

Список використаних джерел:

1. Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>
2. Два роки без рідного неба. Де і як виживає українська цивільна авіація під час великої війни. URL: <https://thepage.ua/ua/economy/yak-vizhivaye-ukrayinska-civilna-aviaciya-pid-chas-povnomasshtabnoyi-vijni>
3. Вовк О.М., Ковальчук А. М., Сафонік Н. П. Проєктування векторів відновлення інфраструктури вантажних перевезень. *Наукові інновації та передові технології*. 2023. №7 (21). С. 219-232. DOI:[https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-7\(21\)-219-232](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-7(21)-219-232)

Коритько Т. Ю.,

*к.е.н., доцент, с.н.с. відділу проблем економіки підприємств
Інститут економіки промисловості НАН України, м. Київ, Україна*

ВИКОРИСТАННЯ ЦИФРОВИХ ПЛАТФОРМ ДЛЯ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА

В роботі досліджено особливості використання цифрових платформ та екосистеми, що формуються ними, трансформують цілі галузі та стають драйверами економічного зростання, інновацій та конкуренції.

Ключові слова: цифровізація, промислове підприємство, цифрова платформа, цифрова трансформація, екосистема