

Савицька О. М.

канд. екон. наук, доц.,

доцент кафедри менеджменту підприємств

ORCID: 0000-0002-1053-209X;

Лютенко О. А.

аспірант ФММ

Національний технічний університет України

«Київський політехнічний інститут імені Ігоря

Сікорського», м. Київ, Україна

ORCID: 0009-0005-3992-3632

РЕЗУЛЬТАТИ АНАЛІЗУ ТА ОЦІНЮВАННЯ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Авіаційна галузь України є однією з небагатьох у світі, що спроможна забезпечувати повний цикл розробки і виробництва авіаційної техніки, відтак вона відіграє стратегічну роль у національній економіці. Водночас упродовж останнього десятиліття ця галузь фактично не отримувала достатньої державної підтримки, що призвело до накопичення системних проблем та стагнації виробництва. Флагманські авіабудівні підприємства, зокрема ДП «Антонов» та Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, так і не відновили серійний випуск літаків, що свідчить про критичність ситуації [1]. У відповідь на ці виклики Уряд схвалив Державну цільову науково-технічну програму розвитку авіаційної промисловості на 2021–2030 роки, яка передбачає комплекс заходів для відродження галузі. Програма включає фінансування наукових досліджень і розробок з метою створення нових конкурентоспроможних авіаційних матеріалів та технологій, що має забезпечити серійне виробництво сучасних літаків в Україні та наростити обсяги виробництва авіапродукції (300–350 млрд грн за 10 років) із забезпеченням надходжень до бюджетів на рівні 100–120 млрд грн [2].

Початок повномасштабної війни у 2022 році завдав додаткового потужного удару по галузі: руйнуванню зазнали ключові інфраструктурні об'єкти (аеродроми, ангари), а авіатехніка була пошкоджена або знищена, що призвело до втрати значної частини доходів авіакомпаній через закриття неба. Проте деяким авіаперевізникам вдалося частково продовжити діяльність за кордоном (наприклад, SkyUp передала літаки в лізинг, а «Роза Вітрів» відновила польоти у співпраці з європейськими партнерами), що допомогло підтримати кваліфікацію персоналу, хоча мобілізаційні обмеження суттєво ускладнюють використання трудових ресурсів [3].

Аналіз сучасного стану авіаційних підприємств показує неоднорідність динаміки розвитку. До початку війни спостерігалось зростання чисельності працівників авіатранспорту попри скорочення персоналу в суміжних секторах, а також високий рівень оплати праці, що свідчить про значний потенціал галузі. Однак з іншого боку, зросла плінність кадрів, що обумовлено як воєнними діями, так і високим попитом на фахівців за кордоном. Для зміцнення кадрового потенціалу необхідно вдосконалювати систему управління персоналом, зокрема впроваджувати єдину мотиваційну систему та налагоджувати тісну співпрацю з закладами освіти [4].

Фінансово-економічний стан підприємств також є важливим чинником розвитку галузі. Порівняльний аналіз компаній ТОВ «Прогрестех-Україна» та ТОВ «Боїнг Україна» продемонстрував суттєві відмінності: ТОВ «Боїнг Україна» забезпечувала стійке зростання фінансових показників, тоді як ТОВ «Прогрестех-Україна» зазнавала негативних змін, що обмежує впровадження інноваційних технологій. Зміцнення фінансової стійкості, оптимізація структури капіталу та зниження боргового навантаження є передумовою для довгострокових інвестицій і цифровізації управління підприємствами [5].

Динаміка капітальних інвестицій в авіаційний транспорт є важливим індикатором стратегічних пріоритетів держави та приватного сектору в контексті підтримки й розвитку галузі. У період з 2018 по 2021 рік обсяги капіталовкладень переважно зберігали стабільність і становили від 1,5 до 1,76 млрд грн щороку, що свідчить про зацікавленість у модернізації інфраструктури навіть в умовах нестабільного економічного середовища.

Винятком став 2020 рік, коли спостерігалось помітне скорочення обсягу інвестицій – до 856,2 млн грн. Це зниження, ймовірно, зумовлено глобальною пандемією COVID-19, яка призвела до різкого зменшення пасажиропотоку, обмеження міжнародного авіасполучення та загального перегляду інвестиційних програм як державного, так і приватного секторів. Економічна невизначеність та високий рівень ризиків змусили інвесторів утриматися від масштабних вкладень у галузь, що опинилася серед найбільш уражених.

У 2021 році, зі зменшенням карантинних обмежень, інвестиції відновилися до майже 1,6 млрд грн, однак уже наступного року – у 2022-му – спостерігається ще більш різке падіння, до 685,6 млн грн. Причиною цього стала повномасштабна війна, яка спричинила фактичне припинення пасажирських авіаперевезень, руйнування інфраструктури, а також зниження доступу до фінансування. Багато інвесторів були змушені згорнути або перенести свої проекти, а державні ресурси було переорієнтовано на оборонні потреби.

Незважаючи на це, 2023 рік ознаменувався відчутним зростанням інвестицій – до 1,62 млрд грн, що може свідчити про поступову адаптацію галузі до нових умов, а також про збереження віри в її післявоєнне відновлення. Відновлення обсягів вкладень виглядає як сигнал про початок нової інвестиційної хвилі, що фокусується не лише на інфраструктурі, а й на технологічній переорієнтації галузі відповідно до потреб сучасної геополітичної ситуації. Візуальне представлення цієї динаміки подано на рис. 1.

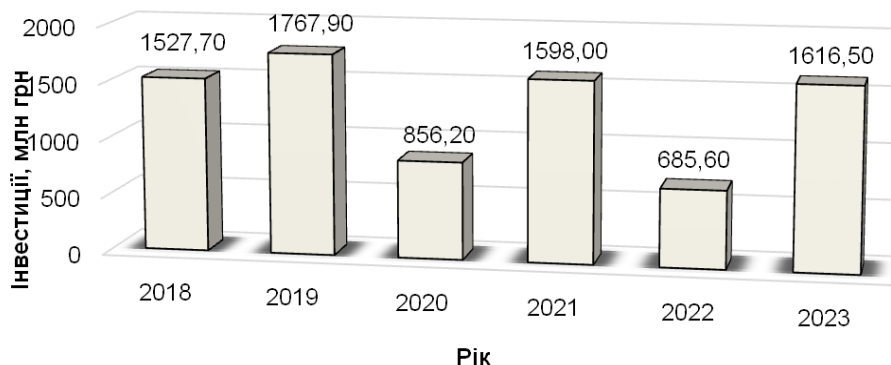


Рисунок 1 – Капітальні інвестиції в авіаційний транспорт України у 2018–2023 рр.
Джерело: побудовано авторами на основі даних статистичного збірника «Транспорт України у 2023 році» [6]

Проведений аналіз свідчить, що авіаційні підприємства України перебувають у складному, але перспективному етапі трансформації. Галузь демонструє нерівномірні тенденції розвитку: з одного боку – втрати інфраструктури, фінансові труднощі та кадрові виклики; з іншого – потенціал для відновлення, підтверджений окремими прикладами стійкості, адаптації та збереження інвестиційної активності навіть в умовах воєнного часу. Подальший поступ можливий за умови завершення війни, стратегічного планування та концентрації зусиль на модернізації виробництва, підтримці людського капіталу й підвищенні фінансової спроможності підприємств. У післявоєнний період саме авіаційна галузь здатна стати важливим елементом економічного відновлення та технологічного зростання України.

Список використаних джерел

1. Авіаційна промисловість України – на брижучому польоті... Defense Express. 2019. URL: https://defence-ua.com/weapon_and_tech/aviatsijna_promislovist_ukrajini_na_brijuchomu_poloti-250.html (дата звернення: 02.04.2025)
2. Розпочалося затвердження Держпрограми з розвитку авіації. Міністерство економіки України (10.07.2019 р.). URL: <https://me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=b55ddcf9-a1a5-4a0b-b7c0-e10b7de33566&title=RozpochalosiaZatverdzhenniaDerzhprogramiZRozvitkuAviatsii> (дата звернення: 02.04.2025).
3. Суворова І. М., Ігнатуша М. С. Перспективи розвитку авіаційної галузі в постконфліктній Україні. *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. 2024. №1 (131). С. 62–66. URL: http://www.econom.stateandregions.zp.ua/journal/2024/1_2024/12.pdf (дата звернення: 02.04.2025).
4. Гаража О. П., Шевчук Д. О., Кулик Л. С. Трудові ресурси авіаційної галузі України: стан та перспективи. *Вісник Вінницького політехнічного інституту*. 2023. №6. С. 71–77. URL: <https://visnyk.vntu.edu.ua/index.php/visnyk/article/view/2957/2740> (дата звернення: 02.04.2025).
5. Савицька О. М., Лютенко О. А. Результати дослідження стану розвитку та фінансового забезпечення управління інтелектуальним капіталом авіаційних підприємств України. *Ефективна економіка*. 2025. №2. URL: <https://nayka.com.ua/index.php/ee/article/view/5828> (DOI: <http://dx.doi.org/10.32702/2307-2105.2025.2.85>)
6. Транспорт України у 2023 році: статистичний збірник. Державна служба статистики України. Київ, 2024. 314 с. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2024/zb/10/zb_Trans_23.pdf (дата звернення: 09.04.2025)