

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ ТА БІЗНЕС-
АДМІНІСТРУВАННЯ КАФЕДРА БІЗНЕС-АНАЛІТИКИ ТА
ЦИФРОВОЇ ЕКОНОМІКИ**

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри бізнес-аналітики
та цифрової економіки

_____ Наталія Касьянова
“ _____ ” _____ 20__р.

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)
ЗДОБУВАЧА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТР
ЗІ СПЕЦІАЛЬНОСТІ 051 «ЕКОНОМІКА»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА «МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»**

**Тема: «Особливості іноземного інвестування відновлення та розвитку
авіатранспорту України»**

Виконавець: ХОДАЧЕНКО Юлія Олександрівна

Керівник: кандидат економічних наук, доцент кафедри Бізнес-аналітики та
цифрової економіки ЖАВОРОНКОВ Володимир Олександрович

Консультанти з розділів:

Розділ 1: д.е.н., ЖАВОРОНКОВ Володимир Олександрович

Розділ 2: д.е.н., ЖАВОРОНКОВ Володимир Олександрович

Розділ 3: д.е.н., ЖАВОРОНКОВ Володимир Олександрович

Нормоконтролер із ЄСКД (ЄСПД):

старший викладач Юлія ДИЯК

КИЇВ 2023

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет економіки та бізнес-адміністрування
Кафедра бізнес-аналітики та цифрової економіки
Спеціальність 051 «Економіка»
Освітньо-професійна програма «Міжнародна економіка»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри бізнес-аналітики
та цифрової економіки

_____ Наталія Касьянова
« _____ » _____ 2023 р.

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ

Здобувач вищої освіти: ХОДАЧЕНКО Юлія Олександрівна

Тема роботи: «Особливості іноземного інвестування відновлення та розвитку авіатранспорту України», затверджена наказом ректора № 1085/од від «07» липня 2023 р.

1. Термін здачі здобувачем вищої освіти закінченої роботи на кафедрі: «22» грудня 2023 р.
2. Вихідні дані до роботи: плани, звіти, фінансова звітність, законодавчі та нормативні акти, статистичні дані, наукові та методичні праці вітчизняних та зарубіжних вчених, електронні інформаційні джерела.
3. Зміст дослідження: Теоретичні основи іноземного інвестування в авіаційний транспорт, аналіз стану та динаміки інвестування в авіаційний транспорт України, стратегія залучення іноземного інвестування для відновлення та розвитку авіатранспорту України.
4. Перелік обов'язкових демонстраційних матеріалів: 18 слайдів.

5. Календарний план-графік:

№ пор.	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Термін виконання	Позначки керівника про виконання завдань
1.	Отримання завдання на кваліфікаційну роботу	02.10.2023р.	<i>виконано</i>
2.	Огляд літератури за темою	05.10.2023р.	<i>виконано</i>
3.	Дослідження поняття «інвестиції», «міжнародні інвестиції», класифікацію міжнародних інвестицій. Аналіз поточного стану міжнародного інвестування в авіаційний транспорт.	10.10.2023р.	<i>виконано</i>
4.	Написання 1 розділу випускної роботи	15.10.2023р.	<i>виконано</i>
5.	Написання 2 розділу випускної роботи	20.10.2023р.	<i>виконано</i>
6.	Написання 3 розділу випускної роботи	25.10.2023р.	<i>виконано</i>
7.	Підбивання підсумків, формування висновку випускної роботи	30.10.2023р.	<i>виконано</i>
8.	Оформлення випускної роботи згідно стандартів	10.11.2023	<i>виконано</i>
9.	Аналіз отриманих результатів	20.11.2023р.	<i>виконано</i>
10.	Розробка слайдів та написання доповіді	01.12.2023р.	<i>виконано</i>
11.	Попередній захист кваліфікаційної роботи	21.12.2023р.	<i>виконано</i>
12.	Корегування роботи за результатами попереднього захисту	21.12.2023р.	<i>виконано</i>
13.	Остаточне оформлення кваліфікаційної роботи та слайдів	21.12.2023р.	<i>виконано</i>
14.	Підписання відгуку та рецензії	22.12.2023р.	<i>виконано</i>
15.	Захист кваліфікаційної роботи у ДЕК	27.12.2023р.	<i>виконано</i>

6. Дата видачі завдання: «02» жовтня 2023 р.

Керівник кваліфікаційної роботи _____ ЖАВОРОНКОВ Володимир

Завдання прийняв до виконання _____ ХОДАЧЕНКО Юлія

РЕФЕРАТ

Ходаченко Юлія. «Особливості іноземного інвестування відновлення та розвитку авіатранспорту України». – Кваліфікаційна робота зі спеціальності 051 «Економіка», ОПП «Міжнародна економіка». Національний авіаційний університет Міністерства освіти і науки України, м. Київ, 2023р.

Об'єктом дослідження є процес іноземного інвестування в авіаційний транспорт.

Предмет дослідження – вплив іноземного інвестування на відбудову авіаційного транспорту та економіки України.

Метою кваліфікаційної роботи є розробка теоретичного і методичного підходів до пошуку шляхів та джерел іноземного інвестування в авіаційний транспорт для відбудови економіки України.

Ключові слова: іноземне інвестування, авіатранспорт, авіаційна індустрія, авіаційна навігація, екологічна стійкість, навчання та освіта, технологічний розвиток, електричні літаки, правові рамки.

ABSTRACT

Julia Khodachenko. "Features of foreign investment in the restoration and development of air transport of Ukraine". – Qualifying work on specialty 051 "Economics", OPP "International Economy". National Aviation University of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2023.

The object of the study is the process of foreign investment in aviation transport.

The subject of the study is the influence of foreign investment on the reconstruction of aviation transport and the economy of Ukraine.

The purpose of the qualification work is the development of theoretical and methodical approaches to finding ways and sources of foreign investment in aviation transport to rebuild the economy of Ukraine.

Key words: foreign investment, air transport, aviation industry, aviation navigation, environmental sustainability, training and education, technological development, electric aircraft, legal framework.

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1.	
ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ІНОЗЕМНОГО ІНВЕСТУВАННЯ В АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ	10
1.1. Сутнісні особливості інвестування в транспортну галузь	10
1.2. Роль іноземного інвестування в економічному розвитку авіаційного транспортного та країни	20
1.3. Фактори, що впливають на іноземне інвестування в авіатранспорт	28
РОЗДІЛ 2.	
АНАЛІЗ СТАНУ ТА ДИНАМІКИ ІНВЕСТУВАННЯ В АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ.....	32
2.1. Аналіз стану, динаміки та проблем авіатранспортного сектора України	32
2.2. Дослідження динаміки та ефективності іноземних інвестицій в авіатранспортну систему України.	33
2.3. Іноземний досвід інвестування в авіаційний транспорт	46
РОЗДІЛ 3.	
СТРАТЕГІЯ ЗАЛУЧЕННЯ ІНОЗЕМНОГО ІНВЕСТУВАННЯ ДЛЯ ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ АВІАТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ.....	60
3.1. Визначення основних напрямів відновлення та розвитку авіатранспорту України	60
3.2. Перспективи та можливості залучення іноземних інвестицій в авіаційний транспорт України.....	70
3.3. Формування ефективної інвестиційної стратегії залучення іноземного інвестування для відновлення та розвитку авіатранспорту України.....	76
ВИСНОВКИ.....	81
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	84
ДОДАТКИ.....	90

ВСТУП

Транспорт є ключовою галуззю для економіки та суспільства. Він забезпечує доставку продукції споживачам і товарообіг між підприємствами. Оновлення транспортної інфраструктури - одне з головних завдань модернізації української економіки і відбудови країни після закінчення військового стану.

Розвиток суспільних та економічних зв'язків, процес інтеграції України до Європейського співтовариства вимагають ефективного транспортного сполучення. Україна має вигідне географічне розташування для організації транзитних перевезень завдяки розгалуженій мережі автошляхів, залізниць, морських портів та аеропортів. Проте зруйнована чи пошкоджена транспортна інфраструктура не здатна повною мірою забезпечити потреби економіки та населення країни після закінчення війни.

Інвестиційна привабливість території безпосередньо залежить від розвитку її транспортної інфраструктури. Перехід галузі на інтелектуальні системи управління та високошвидкісний транспорт вимагає залучення інвестицій. Чим розвинутіша транспортна мережа, тим вища конкурентоспроможність та добробут населення.

Сьогодні транспорт розглядається не просто як перевізник, а як галузева система, що впливає на умови життя. Він є частиною соціальної і виробничої інфраструктури регіонів, забезпечуючи життєдіяльність суспільства та економічний розвиток. Інвестування у транспортну галузь безпосередньо впливає на економічне зростання країни, тому потрібно вже зараз планувати майбутні дії держави та авіатранспортних підприємств по пошуку джерел та шляхів інвестування у розбудову України та її авіатранспортної мережі.

Питання залучення іноземних інвестицій в авіаційний транспорт України та покращення інвестиційного клімату всупереч складним умовам функціонування української економіки в умовах війни та після її закінчення потребує подальших наукових досліджень. Необхідно виявити пріоритетні напрями та механізми ефективного управління інвестиційними потоками у

авіатранспортній сфері. Це дозволить збільшити обсяг іноземних інвестицій у розвиток як у цілому транспортної галузі України, так й її авіаційної складової.

Актуальним питанням залучення іноземних інвестицій в авіаційний транспорт і поліпшення інвестиційного клімату України присвячено багато праць українських вчених, зокрема О. Арєф'євої, А. Гайдуцького, І.Геєць, В. Гейця, А. Дуки, Ю. Козака, В.Командровської, І. Любезної, А. Нечай, В. Новицького, А. Пересади, О. Рогача, Ю.Кулаєва, О.Чернікової та інших. Але в сучасних умовах питання інвестування авіатранспортної галузі ускладнено наявністю військового сану в Україні, що суттєво збільшує ризики наукові розробки, що стосуються інвестування транспортної галузі України є недостатніми. Потрібне поглиблене наукове дослідження аспектів формування інвестиційної привабливості транспортного комплексу, щоб виявити пріоритети ефективнішого управління для залучення іноземних інвестицій в транспортну галузь України.

Мета роботи: дослідження актуальних питань залучення інвестицій у транспортну галузь України.

Об'єктом дослідження є процес іноземного інвестування в авіаційний транспорт.

Предмет дослідження – вплив іноземного інвестування на відбудову авіаційного транспорту та економіки України.

Метою кваліфікаційної роботи є розробка теоретичного і методичного підходів до пошуку шляхів та джерел іноземного інвестування в авіаційний транспорт для відбудови економіки України.

У кваліфікаційній роботі були поставлені та вирішені такі основні завдання:

- досліджено особливості інвестування в транспортну галузь;
- визначено роль іноземного інвестування в розвитку авіатранспорту та економіки країни;
- проаналізовано фактори впливу на іноземні інвестиції в авіаційну галузь;

- проведено аналіз стану, динаміки та проблем авіатранспорту України;
- досліджено динаміку та ефективність іноземних інвестицій в авіатранспорт України;
- вивчено зарубіжний досвід інвестування в авіаційний транспорт;
- визначено основні напрямки відновлення та розвитку авіатранспорту України;
- проведено оцінку перспектив та можливостей залучення іноземних інвестицій;
- розроблено пропозиції щодо формування ефективної інвестиційної стратегії для розвитку галузі.

В процесі дослідження використовувалися як загальнонаукові методи пізнання (індукція і дедукція, аналіз і синтез) так і спеціальні (методи порівняльного, економічного і графічного аналізу, методи стратегічного аналізу).

Інформаційну базу дослідження склали наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених в галузі міжнародної економіки, глобальної економіки, геоекономіки, макроекономіки, політології, дослідження міжнародних економічних організацій.

Наукова новизна роботи полягає у комплексному підході до формування механізму залучення інвестицій в авіаційну галузь України з урахуванням сучасних викликів. Зокрема, враховано вплив воєнного стану на інвестиційну привабливість авіатранспорту. Розроблений механізм реалізації політики залучення інвестицій враховує ризики та новітні тенденції подолання кризи в галузі дозволить ефективно відновити авіаційну інфраструктуру та забезпечити стійке функціонування авіатранспорту в умовах післявоєнної відбудови економіки.

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ІНОЗЕМНОГО ІНВЕСТУВАННЯ В АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ

1.1. Сутнісні особливості інвестування в транспортну галузь

Інвестування в транспорту галузь є головним фактором розвитку цієї важливої для економіки країни сфери. Для розуміння його сутності та особливостей, розглянемо сучасні підходи до визначення терміну «інвестиції». Поняття "інвестиції" походить від латинського "invest", що означає "вкладати". З розвитком економічної думки змінювалось розуміння внутрішнього змісту цієї категорії. Нині існує багато підходів до трактування інвестицій як фінансової категорії.

Згідно із законодавством України, інвестиції - це всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької чи іншої діяльності з метою отримання прибутку.

У табл.1.1 надано декілька визначень поняття "інвестиції" з точки зору різних науковців.

Як бачимо, у визначеннях є спільні риси щодо спрямування ресурсів для досягнення певної вигоди в майбутньому. Але деякі науковці роблять акцент на фінансовій вигоді, а інші - також на соціальних результатах.

Зокрема Гітман Л.Дж, Джонк М.Д., акцентують увагу лише на отриманні прибутку та вважають інвестиціями лише грошові кошти, Мочерний С.В. виділяє також головну мету інвестицій – отримання прибутку чи соціального ефекту але відносить до них також інші активи, наприклад нерухомість.

Отже, відмінності визначень полягають в нюансах щодо цілей, форм, суб'єктів та об'єктів інвестиційної діяльності, на які роблять акцент різні науковці.

Сучасні підходи до визначення терміну «інвестиції»

№	Визначення терміну	Автори формулювання
1.	Інвестиції - це довгострокові вкладення капіталу з метою подальшого його збільшення	Гітман Л. Дж., Джонк М. Д.,
2.	Інвестиції - це грошові, майнові, інтелектуальні цінності, які вкладаються в об'єкти підприємницької діяльності для отримання прибутку або досягнення соціального ефекту.	Мочерний С.В., Устенко О.А., Чеботар СІ.,
3.	Інвестиції - це кошти, які спрямовуються суб'єктами інвестиційної діяльності в об'єкти інвестування з метою отримання прибутку або досягнення іншого корисного ефекту	Бланк І.О, Юхименко П.І., Гуляєва Н.М.
4.	Інвестиція – це довгострокове вкладення грошових коштів у підприємницьку діяльність з метою отримання певного доходу	Покропивний С.Ф.
5.	Інвестиція - це господарська операція, яка передбачає придбання основних засобів, нематеріальних активів, корпоративних прав та цінних паперів в обмін на кошти або майно	Податковий кодекс України

Важливим фактором економічного розвитку є іноземні інвестиції, які відіграють ключову роль в інтеграції будь-якої країни у світову економіку. Науковці приділяють значну увагу вивченню сутності та впливу іноземного інвестування на розвиток національних економік.

Іноземні інвестиції можуть надходити у формі валюти, майна, цінних паперів, майнових прав, нематеріальних активів тощо. Вони є необхідними для розвитку економіки країни та підвищення конкурентоспроможності бізнесу в умовах міжнародного поділу праці та руху капіталів.

Класифікація іноземних інвестицій базується на різних критеріях, що дозволяє систематизувати їх за певними ознаками. Це свідчить про постійний розвиток інвестиційної сфери під впливом глобальних трансформацій.

Класифікація іноземних інвестицій

Види та форми	Ознаки
Види інвестованих активів	<ul style="list-style-type: none"> – іноземна валюта; – цінні папери; – майнові та немайнові права; – національна валюта України; – рухоме та нерухоме майно; – інші не заборонені законодавством активи
Форми інвестування	<ul style="list-style-type: none"> – створення спільних підприємств; – придбання частки існуючих підприємств; – придбання прав на користування землею та природними ресурсами; – придбання рухомого або нерухомого майна; – придбання цінних паперів; – інші незаборонені законодавством форми.
Ступінь контролю	<ul style="list-style-type: none"> – прями; – портфельні.
Форми власності Геополітична спрямованість	<ul style="list-style-type: none"> – приватні; – державні; – недержавних організацій; – міжнародних організацій; – змішані. – країни, що розвиваються; – розвинені країни;
Величина вкладених ресурсів	<ul style="list-style-type: none"> – малі(до 10 тис.дол.); – середні(до 100 тис.дол.); – великі(більше 100 тис.дол.)
За цілями застосування	<ul style="list-style-type: none"> – реінвестиції; – нетто-інвестиції
За видами цінностей	<ul style="list-style-type: none"> – нематеріальні; – матеріальні; – фінансові.

Джерело: [17]

Важливо розрізнити реальні та фінансові іноземні інвестиції.

Реальні (капіталоутворюючі) інвестиції спрямовуються у виробничий сектор економіки. Вони передбачають придбання матеріальних (будівлі,

обладнання тощо) та нематеріальних (патенти, бренди, технології) активів.

Фінансові іноземні інвестиції вкладаються у цінні папери, банківські депозити та інші фінансові інструменти. Такі вкладення є менш прибутковими і часто лише покривають втрати від інфляції.

Переважає більшість фінансових інвестицій надходить у державні цінні папери для покриття бюджетного дефіциту. Тому більшість іноземних інвесторів надає перевагу реальному сектору економіки з метою отримання більшої віддачі на вкладений капітал. Це стосується й авіатранспортної галузі в тому числі. Іноземні інвестори вкладають гроші зазвичай в розвиток авіаційної інфраструктури, розвиток аеропортів чи матеріальної бази авіакомпаній.

За характером участі іноземні інвестиції поділяють на прямі та портфельні.

Прямі іноземні інвестиції передбачають володіння інвестором контрольним пакетом акцій підприємства або здійснення повного контролю над ним. На відміну від кредитів, прямі іноземні інвестиції не збільшують зовнішній борг країни. Вони сприяють отриманню додаткових переваг для розвитку виробництва шляхом безпосередньої участі іноземних інвесторів.

Портфельні інвестиції передбачають придбання іноземним інвестором незначного пакету акцій компанії, що не дає права контролю.

На відміну від інших форм інвестування, прямі іноземні інвестиції забезпечують не лише фінансові ресурси, але й передачу сучасних технологій, ноу-хау, управлінського досвіду. Єдиного визначення прямих іноземних інвестицій наразі не існує.

До прямих іноземних інвестицій (ПІІ) відносять:

- Придбання іноземним інвестором пакету акцій компанії, куди він вкладає капітал, у розмірі не менше 10% статутного капіталу чи еквівалента цієї частки.

- Інвестиції у дочірні фірми (частка інвестора понад 50%), асоційовані компанії (менше 50%) та філії, що повністю або частково належать прямому інвестору.

- Реінвестування прибутку компанії, отриманого від ПІІ, у розмірі, що відповідає частці участі іноземного інвестора після виплати дивідендів.

- Надання внутрішньокорпоративних позик між материнською компанією та її закордонними філіями.

Таке трактування ПІІ є найбільш усталеним серед науковців та міжнародних організацій.

Відповідно до законодавства України, іноземні інвестиції вважаються прямими, якщо частка іноземного інвестора становить не менше 10% статутного капіталу компанії.

У світовій практиці виділяють дві основні форми прямого іноземного інвестування:

1. Інвестиції "з нуля" (greenfield) - будівництво нових виробничих потужностей, офісів, інфраструктурних об'єктів на незабудованій раніше території.

2. Інвестиції у вже існуючі активи (brownfield) - придбання діючого підприємства або контрольного пакету його акцій з метою управління.

3. Портфельні інвестиції. На відміну від прямих інвестицій, портфельні передбачають вкладення в активи без отримання контролю з метою диверсифікації та доходу. Прямі іноземні інвестиції мають низку переваг порівняно з портфельними з точки зору впливу на економіку країни-реципієнта.

Зазвичай прямі іноземні інвестиції є більш привабливими ніж портфельними для країни (табл. 1.3).

Відповідно, приплив прямих іноземних інвестицій є більш вигідним для держави.

Іноземні інвестиції мають значний вплив на економічний розвиток країни-реципієнта. За своєю суттю - це вкладення іноземного капіталу у фінансовій, матеріальній чи нематеріальній формі (кошти, цінні папери, права власності, інтелектуальні продукти тощо) в об'єкти інвестування для отримання прибутку та фінансового зростання.

Порівняльний аналіз прямих та портфельних іноземних інвестицій

Прямі іноземні інвестиції	Портфельні іноземні інвестиції
Забезпечити контроль за здійсненням господарської діяльності.	Впливають лише на фінансові ресурси з метою міжнародної диверсифікації
Вони інвестуються у майно, основні	Інвестуються лише в цінні папери
Мають довготривалий характер	Мають недовготривалий характер
Разом з інвестиціями відбувається передача технологій, техніко-економічних знань	За межі країни виводяться лише фінансові ресурси
Вони мають більш високу рентабельність і призводять до відпливу прибутків з країни-одержувача інвестицій	Мають, зазвичай, нижчу рентабельність
Вони безпосередньо впливають на економіку країни-одержувача інвестицій	Немає значного та довгострокового впливу на економіку країни, що отримує інвестиції
Мета: отримання прибутку від підприємницької діяльності	Мета: прибуток тільки з капіталу

Джерело: [17]

Надходження іноземних інвестиційних ресурсів дає змогу нарощувати виробничі потужності, розвивати галузі економіки, впроваджувати нові технології, підвищувати конкурентоспроможність національних підприємств.

Єдиної класифікації іноземних інвестицій не існує через багатоаспектність цього явища та постійні глобальні трансформації. Проте виділення їх окремих типів та форм дає можливість здійснювати ґрунтовний аналіз іноземного інвестування та його впливу на розвиток економіки.

Транспорт є однією з найбільш інвестиційно привабливих галузей економіки. Розглянемо кілька визначень інвестиційної привабливості з точки зору різних науковців та джерел (табл.1.4)

Таблиця 1.4

Сучасні підходи до визначення терміну «інвестиції»

№	Визначення терміну	Автори формулювання
1.	Інвестиційна привабливість - це сукупність об'єктивних і суб'єктивних умов, що спонукають інвестора вкладати кошти саме в даний об'єкт інвестування".	Плотніков О.В., Измайлова В.В., 2016
2.	Інвестиційна привабливість - це інтегральна характеристика переваг і недоліків окремих напрямів вкладення капіталу з позиції конкретного інвестора"	Шарп У., Александер Г., Бейлі Д., 2003
3.	Інвестиційна привабливість - комплексна характеристика окремих напрямів та об'єктів інвестування за певними критеріями для прийняття рішення про доцільність вкладення коштів"	Федоренко В.Г., Гойко А.Ф., 2006

Отже, інвестиційна привабливість залежить від сукупності різних чинників - як об'єктивних показників ефективності, так і суб'єктивної оцінки переваг та ризиків конкретним інвестором.

Інвестування в авіаційний транспорт має свої особливості порівняно з іншими галузями. Ось деякі з них:

– великий обсяг капіталовкладень. Придбання, утримання та експлуатація літаків, розвиток аеропортів та інфраструктури взагалі вимагають величезних інвестицій. Це може бути високоризикованою операцією, оскільки вартість літаків та їх експлуатація часто є високою.

– чутливість до змін в економіці. Авіаційна галузь дуже чутлива до економічних коливань. Зміни в економіці, такі як економічні спади, зміни валютних курсів чи зростання цін на нафту, можуть суттєво впливати на прибутковість авіакомпаній та інших учасників галузі.

– залежність від технологій та регулювання: Авіаційний транспорт сильно залежить від технологічних інновацій і піддається строгому регулюванню. Інвестиції в дослідження та розробки, а також дотримання стандартів безпеки та екологічних норм є необхідними.

– глобальна конкуренція. Галузь авіаційного транспорту є глобальною, і компанії конкурують не лише на внутрішніх ринках, але і на міжнародному

рівні. Це вимагає високої конкурентоспроможності та адаптивності.

–пасажирський та вантажний сегменти. Інвестори можуть вибирати між пасажирським та вантажним сегментами. Пасажирські перевезення можуть бути більш чутливими до коливань попиту, тоді як вантажні перевезення можуть бути менш вразливими до цих факторів.

–екологічні питання. Зростаюча увага до екологічних питань може впливати на рішення інвесторів, зокрема, якщо інвестиції спрямовані на технології, спрямовані на зменшення впливу авіації на довкілля.

–глобальні запитання безпеки. З плином часу збільшується увага до питань безпеки в авіації. Інвестори можуть звертати увагу на питання безпеки перевезень, а також на рішення, пов'язані з кібербезпекою.

–пандемійні ризики. Пандемія COVID-19 показала, що авіаційний сектор є вразливим до глобальних пандемічних загроз. Інвестори можуть бути більше обережними, оцінюючи ризики подібних сценаріїв.

Враховуючи ці особливості, інвестори в авіаційний транспорт повинні уважно аналізувати ризики та можливості, щоб приймати обґрунтовані рішення.

Інвестиційна привабливість авіаційного транспорту визначається низкою факторів:

Зростання попиту. Авіаперевезення демонструють стійкі темпи зростання пасажиропотоку завдяки збільшенню доходів населення та глобалізації бізнесу.

Висока рентабельність галузі. Незважаючи на циклічність, авіакомпанії мають вищі показники рентабельності інвестицій порівняно з іншими галузями транспорту.

Технологічний розвиток. Інновації у авіабудуванні, двигунах, навігаційних системах роблять авіаперельоти більш доступними та прибутковими.

Сприятливе регулювання. Лібералізація авіаринку, розвиток лоукост перевезень, приватизація аеропортів посилюють інвестиційну привабливість.

Державна підтримка галузі. Податкові пільги на придбання літаків,

палива, звільнення від мит і зборів роблять галузь більш інвестиційно привабливою.

Отже, зростаючий глобальний ринок авіап перевезень, висока прибутковість, технологічний прогрес та сприятливі умови ведення бізнесу роблять авіаційний транспорт привабливою галуззю для інвестування.

Інвестування в повітряний транспорт вимагає глибокого розуміння динаміки галузі, нормативного середовища та глобальних економічних тенденцій. Перш ніж приймати інвестиційні рішення, радимо проконсультуватися з фінансовими експертами та бути в курсі останніх подій в авіаційному секторі.

Авіакомпанії є важливою частиною економіки, але їхні акції часто були кепськими інвестиціями. Ціни на акції авіакомпаній змінюються відповідно до економічних циклів, і минулі спади спричиняли банкрутства та банкрутства авіакомпаній.

Ось деякі ключові моменти, пов'язані з досвідом інвестування в авіатранспорт (табл.1.5)

Всі ці особливості доповнюються суттєвою залежністю від зовнішнього середовища: наслідки кризи вартості життя, зростання цін на паливо, зростання інфляції та посилення геополітичної напруженості починають відчуватися. Повітряний транспорт є невід'ємною частиною економіки, і інвестиції для підтримки глобального відновлення мають бути пріоритетом.

Останнім часом спостерігається тенденція, що все більш привабливим об'єктом для інвестування є авіаційні вантажні перевезення стають стабільними інвестиціями зі зростаючим попитом і хорошими потенційними прибутками для зацікавлених сторін.

Таблиця 1.5

Основні особливості інвестування в авіатранспорту галузь

№	Фактор	Пояснення
1.	Динаміка ринку	Сектор повітряного транспорту історично перебував під впливом таких факторів, як економічне зростання, світова торгівля та тенденції туризму. Ринки, що розвиваються, продемонстрували підвищений попит на авіап перевезення, що призвело до потенційних інвестиційних можливостей у розширення авіаційної інфраструктури.
2.	Виклики та нестабільність	Авіаційна галузь чутлива до економічних спадів, коливань цін на паливе, геополітичних подій і криз у сфері охорони здоров'я (наприклад, пандемій), які можуть суттєво вплинути на прибутковість авіакомпаній. Регуляторні зміни, проблеми з навколишнім середовищем і технологічний прогрес також ускладнюють цей сектор
3.	Технологічні інновації	Постійні технологічні досягнення, такі як розробка більш економних літаків і вдосконалення систем управління повітряним рухом, створюють можливості для інвестицій, орієнтованих на інновації
4.	Інвестиційні шляхи	Інвестори можуть брати участь у секторі повітряного транспорту за допомогою різних напрямків, включаючи акції авіакомпаній, лізинг літаків, інфраструктуру аеропорту та аерокосмічне виробництво
5.	Лізинг літаків	Лізинг літаків став популярною інвестиційною стратегією. Інвестори здають літаки в оренду авіакомпаніям, забезпечуючи стабільний потік доходу з меншим ризиком операцій порівняно з власниками авіакомпаній
6.	Інфраструктура аеропорту	Інвестиції в інфраструктуру аеропорту, включно з проектами розширення та модернізації, можуть бути привабливими, особливо в регіонах зі збільшенням повітряного руху
7.	Глобальні альянси та партнерства	Авіакомпанії часто створюють глобальні альянси або партнерства, щоб покращити мережу маршрутів і підвищити економічну ефективність. Інвестори можуть розглянути вплив такого співробітництва на конкурентний ландшафт
8.	Екологічні міркування	Екологічна стійкість стає критично важливим фактором в авіаційній промисловості. Інвестори все більше звертають увагу на компанії, які займаються розробкою та впровадженням екологічно чистих видів авіаційного палива та екологічно чистих технологій
9.	Політика уряду	Урядова політика та правила відіграють вирішальну роль в авіаційному секторі. Інвестори повинні стежити за нормативними змінами, правами на повітряний рух і державною підтримкою галузі.
10.	Вплив після COVID-19	Пандемія COVID-19 сильно вплинула на авіаційну галузь, спричинивши збої та фінансові проблеми. Інвестори повинні оцінити, як сектор відновлюється та адаптується до «нової норми»
11.	Регіональні відмінності	Інвестиційний ландшафт може значно відрізнятись залежно від регіону. Деякі регіони можуть спостерігати більш інтенсивне зростання, тоді як інші стикаються з унікальними проблемами
12.	Управління ризиками	Через притаманну нестабільність сектору повітряного транспорту ефективні стратегії управління ризиками є важливими для інвесторів. Диверсифікація та бути в курсі галузевих тенденцій мають вирішальне значення.

Повітряний транспорт є важливим чинником ширшої економічної діяльності, сприяючи міжнародній торгівлі, економічному зростанню та створюючи робочі місця. Пасажиропотік все ще може бути низьким, але вантажні повітряні перевезення залишаються важливими та стають все більш

привабливим напрямком для авіаційних операторів.

1.2. Роль іноземного інвестування в економічному розвитку авіаційного транспорту та країни

Стратегічний розвиток авіатранспортних підприємств було досліджено в монографії «Стратегічне управління авіатранспортними підприємствами» науковцями Жаворонкова Г.В., Садловська І.П., Шкода Т.Н., Жаворонков В.О. [20].

Проблемам розвитку ринку авіатранспортних перевезень присвячена стаття [21].

Варто згадати статтю «Problems of world and Ukraine international airports in pandemic condition», в якій розглянуто розвиток міжнародних аеропортів під час пандемії [22].

Процес інтеграції України в світовий авіаційний простір відображено в статті «Processes of Ukraine`s integration into the common aviation area» [23].

Іноземні інвестиції можуть відігравати важливу роль в економічному розвитку сектору повітряного транспорту країни та економіки в цілому кількома ключовими способами:

Забезпечує капітал для розвитку аеропорту та авіаційної інфраструктури: Іноземні інвестиції дозволяють збільшити кошти на будівництво та модернізацію аеропортів, систем управління повітряним рухом та іншої авіаційної інфраструктури, що дозволяє розширити пропускну спроможність. Це підтримує економічне зростання.

Забезпечує повітряне сполучення всередині країни та за кордоном: фінансуючи операції та маршрути авіакомпаній, іноземні інвестиції в авіакомпанії можуть з'єднувати внутрішні міста, а також забезпечувати більше міжнародних рейсів, критичних для торгівлі, ділових поїздок і туризму. Це стимулює більш широкі економічні вигоди.

Підтримує робочі місця в авіації та розвиток навичок. Внутрішні інвестиції призводять до створення більшої кількості прямих і непрямих робочих місць в авіаційному секторі – авіакомпанії, аеропорти, наземні служби, логістика тощо. Це вимагає формування спроможної місцевої робочої сили через програми навчання та підвищення кваліфікації.

Сприяє розвитку туризму та торгівлі: більше повітряного сполучення сприяє зростанню в'їзного та виїзного туризму, створюючи ключову галузь для зростання. Він також збільшує торговельні потоки та бізнес/інвестиційні мережі за рахунок зменшення транспортних витрат і часу. Це позитивно впливає на ВВП.

Створює доходи для уряду: зі збільшенням авіаційної діяльності за рахунок іноземних інвестицій уряди отримують більші податкові надходження, а також авіаційні збори/збори, які сплачують пасажери та авіакомпанії. Це може фінансувати державні витрати.

Таким чином, зміцнюючи інфраструктуру та операції повітряного транспорту, цільові іноземні інвестиції в авіаційний сектор країни можуть прискорити ширший економічний розвиток, зв'язок, конкурентоспроможність і процвітання.

На сьогоднішній день стратегія розвитку іноземних інвестицій в Україні активно формується, приділяючи особливу увагу завданням, пов'язаним з створенням умов для довгострокового економічного зростання. Криза внутрішнього інвестування робить актуальною проблему залучення іноземних інвестицій (рис.1.1).

Падіння обсягів капітальних вкладень, які включають інвестиції у відтворення основних фондів, в певній мірі відображає загальний стан інвестиційного процесу в Україні.

Окрім суттєвого зниження обсягів амортизаційних відрахувань, великий вплив на інвестиційну ситуацію має той факт, що в структурі ціни української продукції собівартість зменшується повільно і незначно, а прибуток зростає швидко і значно. Ще однією причиною є тенденція до зростання частки

продукції паливно-енергетичного, металургійного та хімічного комплексів в українському ВВП, а зменшення частки продукції машинобудування та галузей споживчого призначення. Оскільки попит на продукцію машинобудування та споживчу продукцію зменшується, а фінансові ресурси накопичуються, переважно в цих галузях, що виробляють продукцію з високим рівнем обробки, Україна виявляє надто низький обсяг капітальних вкладень.

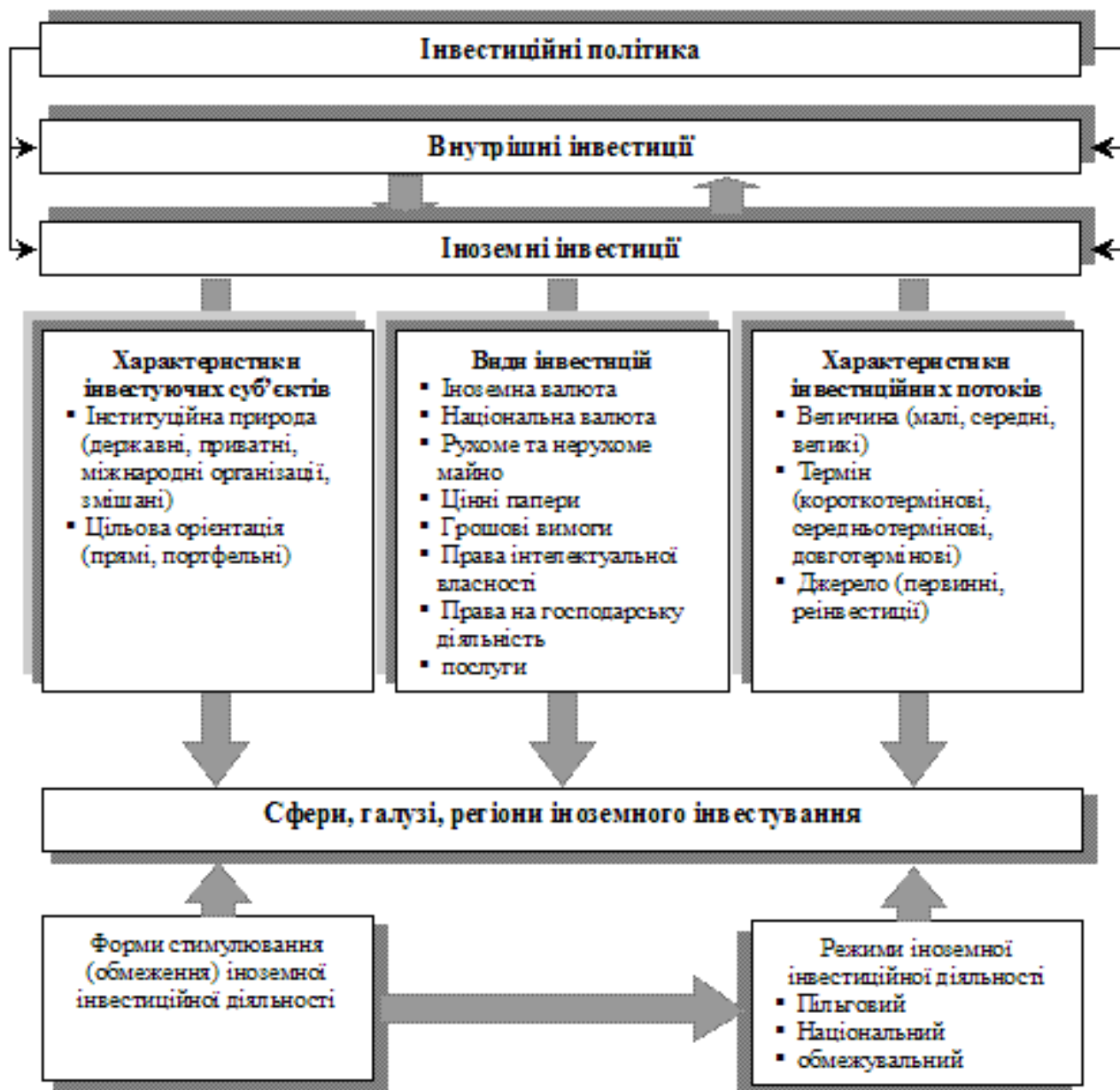


Рис.1.1. Підхід до селективного регулювання іноземних інвестицій в економіку країни

Актуальна інвестиційна політика України повинна спрямовуватися на нарощування інвестиційних ресурсів, поступове збільшення частки капітальних вкладень у ВВП, покращення структури джерел інвестицій та оптимізацію напрямків їх вкладення. Для досягнення цієї мети, Уряд повинен розробити та ефективно впровадити довгострокову стратегію розвитку інвестиційного потенціалу та його ефективне використання, зокрема в реальному секторі економіки.

З метою нормалізації процесу відтворення, необхідно, щоб норма чистих заощаджень зростає принаймні до 20% ВВП. Інструментами для досягнення цієї мети можуть стати:

- послаблення податкового навантаження для товаровиробників;
- інтенсивне оновлення основних фондів за рахунок амортизації;
- розвиток системи лізингу машин і обладнання;
- зменшення витрат на економіку від неактивних виробництв;
- запровадження ефективної системи страхування інвестицій;
- узгодження грошово-кредитної та бюджетно-податкової політики із завданням інвестиційної стратегії.

Домашні господарства мають значний потенціал для інвестиційних ресурсів. У розвинених країнах з ринковою економікою чверть національних заощаджень формується саме за рахунок цього джерела. Уряд повинен впровадити систему заходів, які зміцнять довіру населення до вітчизняних кредитно-фінансових установ, забезпечивши повне збереження коштів та сталий відсотковий дохід.

Фінансова інфраструктура, медичне і соціальне страхування, страхування житла і транспортних засобів, емісія цінних паперів для продажу населенню та підтримка приватних інвестицій у житлове будівництво повинні розвиватися далі.

З метою відновлення інвестиційної діяльності держави, необхідно відзначити асигнування централізованих капіталовкладень на рівні не менше 0,5% ВВП починаючи з 2001 року. Державні інвестиції повинні бути

оптимізовані, приділяючи перевагу напрямкам, які критично важливі для життєздатності економіки та які є малопривабливими для приватного сектору, а також тим, які сприяють створенню інфраструктури.

Державні інвестиції слід використовувати як засіб створення початкових умов для залучення приватних та іноземних інвестицій у розвиток пріоритетних галузей. Особливу увагу слід звертати на інвестиційні проекти, які використовують змішане фінансування – використання державної частки інвестицій як гарантії цільового спрямування інвестиційних ресурсів та можливості подальшої приватизації.

Міжнародний досвід підтверджує, що в періоди трансформації іноземні інвестиції тимчасово стають ключовим фактором економічної стабілізації та, при їх продуктивному використанні, сприяють економічному зростанню. Оскільки у близькій перспективі створення загальних сприятливих умов для суттєвого збільшення іноземних інвестицій в Україні практично неможливе, акцент повинен бути зроблений на формуванні ефективних механізмів селективного регулювання.

Серед факторів, які обґрунтовують доцільність цього підходу, слід відзначити:

- Вичерпання потенціалу преференційного режиму для українсько-зарубіжних підприємств і іноземних інвесторів загалом, відсутність прямої кореляції між посиленням заохочувальних заходів та масштабами і, особливо, результативністю іноземної інвестиційної діяльності.

- Негативний вплив на мотивацію іноземних інвесторів практики частих змін в загальному нормативно-правовому регулюванні.

- Потреба в більш ефективному використанні реально залученого іноземного підприємницького капіталу в економіку України.

- Існування обґрунтованих національних пріоритетів для залучення іноземних інвестицій, елементів диференційованого підходу до їх залучення та регулювання в теорії та практиці господарювання.

Методологічні принципи формування системи селективного регулювання

іноземної інвестиційної діяльності базуються на кількісних та якісних критеріях, таких як:

- Загальні обсяги залучення іноземних інвестицій, з урахуванням співвідношення внутрішніх та зовнішніх джерел фінансування національної економіки, зовнішньої заборгованості та забезпечення критичного імпорту.

- Розмір та терміни конкретних іноземних інвестицій, встановлення мінімального розміру для включення в режим пільг.

- Суб'єкти іноземного інвестування для оптимізації структури капіталу з точки зору його інституційної природи (державний, приватний, міжнародних організацій, змішаний) та цільової орієнтації (прямі та портфельні інвестиції), а також для оцінки позитивних та негативних аспектів інвестиційної діяльності транснаціональних корпорацій в країні.

- Джерела іноземних інвестицій (первинні та реінвестиції) та їх види (фінансові, товарні, інтелектуальні).

Оцінка загальних обсягів залучення іноземних інвестицій має важливе значення для кожної приймаючої країни, особливо враховуючи специфіку інвестиційної політики. Ця проблема є особливо актуальною для України, і точне визначення таких критеріїв може не лише сприяти короткостроковому економічному успіху, але й створити фундамент для формування довгострокових позитивних тенденцій у розвитку національної економіки в умовах глобалізації.

Зауважимо, що світовий досвід свідчить, що для стабільного економічного зросту інвестиції повинні становити від 19% до 25% від ВВП. Протягом тривалого періоду інвестиційна ситуація в Україні розвивалася в умовах зменшення обсягів нагромадження, суттєвого зменшення його частки у ВВП, раптового зменшення бюджетних капіталовкладень та слабкої інвестиційної мотивації приватних підприємств. У таких умовах наростає моральне і фізичне старіння національних основних фондів, що призводить до постійного зменшення прибутковості. Падіння прибутковості промислової діяльності внаслідок технологічного відставання призводить до формування

попиту тільки на недорогий капітал, а високий ризик іноземних інвестицій обумовлює зростання вартості запропонованого капіталу.

Одночасно цей вплив призводить до зменшення обсягів та збільшення вартості капіталу в Україні. Інакше кажучи, пропозиція та попит капіталу, як це зазвичай буває в країнах з високою прибутковістю та низьким ризиком (точка А), в українських умовах відхиляються в точку Б (див. рис. 5.16), де відбувається балансування цих факторів. Збереження об'єктивних обмежень прибутковості спричиняє попит на дешевий капітал, а при наявності пропозиції капіталу з високою вартістю виникає дефіцит капіталу в наростаючих масштабах.

Попри різноманітні методи антикризового регулювання, вирішальною компонентою, яка в минулому забезпечувала подолання наслідків криз та стимулювала економічне зростання, була активізація інвестицій.

У загальному рахунку економічний розвиток забезпечується зростанням обсягів виробничих факторів - праці та капіталу. Згідно з двохфакторною моделлю економічного зростання, створеною П. Дугласом і Х. Коббом на основі оцінки впливу зростання основного капіталу та кількості праці в промисловості США на виробничі обсяги, збільшення витрат праці та капіталу призводить до зростання ВВП на відповідну величину. З дослідження Е. Денісона видно, що капітал визначав економічне зростання повоєнних Японії та Німеччини, забезпечуючи темпи зростання ВВП на рівні 8,81% та 6,27% відповідно.

У той час як капітал відігравав ключову роль в розвинутих країнах, країни з перехідною економікою використання капіталу видається менш ефективним, що пояснюється різними факторами, такими як нестабільні ціни, нереагуюча інфраструктура та висока монополізація.

Проблеми та труднощі економічного розвитку в перехідний період пов'язані із великим споживанням та низькими заощадженнями, що перешкоджає збільшенню ВВП. У таких умовах масштабне залучення іноземного капіталу, включаючи кредити, прямі та портфельні інвестиції, стає

необхідним для економічного зростання та стабілізації.

Проте, потрібно забезпечити баланс між внутрішнім та зовнішнім фінансуванням національної економіки. Світовий досвід підтверджує, що зовнішні інвестиції становлять невеликий відсоток загальних капіталовкладень у національній економіці. Україна, в останні роки, орієнтується на зовнішнє фінансування та інвестування, враховуючи потенційний стабілізаційний вплив іноземного капіталу у періоди внутрішньої кризи. Однак, важливо розглядати можливі негативні наслідки переважання іноземного інвестування, особливо з точки зору конкурентоспроможності.

Усупереч цьому, реальний міжнародний інвестиційний потенціал має ключове значення.

Згідно оцінок, основні галузі української економіки вимагатимуть значних інвестицій у розмірі 50-70 мільярдів доларів США протягом наступних 10-15 років, що складає приблизно 4-5 мільярдів доларів на рік. Однак, вільні світові інвестиційні ресурси обмежені. На сьогоднішній день, економіка України, знаходячись у кризі, може бути менш привабливою для іноземних інвесторів порівняно з іншими країнами, які переживають економічний підйом. На міжнародних ринках інвестицій конкуренція також зростає, включаючи і динамічні економіки країн, що розвиваються, та ті, які вже вийшли із трансформаційних криз, таких як Угорщина, Польща і Чехія.

Загалом, проблема залучення іноземного капіталу в економіку України стає актуальною та потребує уваги, особливо з точки зору регулювання крупних кредитів та ймовірності ефективного освоєння прямих іноземних інвестицій.

Передбачається, що вплив зовнішнього капіталу буде значущим для стабілізації економіки, проте важливо уникати негативних наслідків від переважання зовнішнього інвестування, що може вплинути на національну конкурентоспроможність та економічну безпеку країни.

1.3. Фактори, що впливають на іноземне інвестування в авіатранспорт

Розглядаючи питання інвестиційної привабливості авіаційного транспорту для іноземного інвесторів, слід дослідити як загальні фактори, так й специфічні саме для повітряного транспорту. Класифікацію цих факторів можна побачити на рис.1.2.

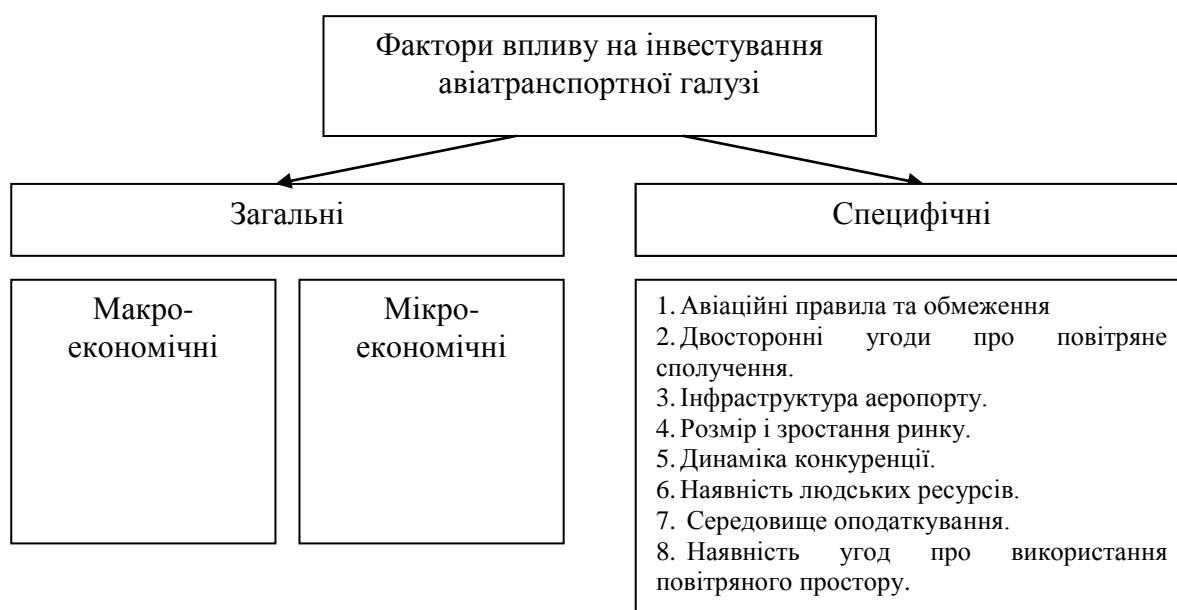


Рис.1.1. Фактори впливу на інвестування авіатранспортної галузі

Наведемо деякі ключові макроекономічні фактори, що впливають на іноземне інвестування в авіаційний транспорт:

Економічне зростання - Вищі темпи зростання ВВП країни приваблюють іноземних інвесторів авіаційної галузі через потенціал зростання пасажиропотоку.

Рівень інфляції - Низька та стабільна інфляція свідчить про загальну макроекономічну стабільність, що зменшує інвестиційні ризики.

Валютний режим - Стабільний обмінний курс та ліберальна політика репатріації прибутків стимулюють приплив інвестицій в авіацію.

Відсоткові ставки – Низькі процентні ставки знижують вартість запозичень для інвестицій в аеропортову та авіаційну інфраструктуру.

Податкова політика – Пільгові ставки оподаткування та податкові канікули стимулюють інвестиції в авіаційну галузь країни.

Торгова політика – Лібералізація авіаційних перевезень і послуг в рамках торгових угод робить ринок більш привабливим.

Отже, сприятливі макроекономічні умови значно впливають на рішення іноземних інвесторів вкладати кошти в авіакомпанії, аеропорти чи суміжну інфраструктуру країни.

Ось деякі ключові мікроекономічні фактори, що впливають на іноземне інвестування в авіаційний транспорт:

Прибутковість авіакомпаній - вища рентабельність та прибутковість місцевих авіаперевізників приваблює іноземних інвесторів.

Вартість авіапалива - нижчі ціни на авіаційне паливо зменшують операційні витрати та підвищують інвестиційну привабливість.

Аеропортові збори - конкурентні тарифи за наземне обслуговування, слоти та іншу аеропортову інфраструктуру стимулюють іноземні інвестиції.

Кваліфіковані кадри - наявність професійних та доступних трудових ресурсів привертає інвестиції у лоукост та локальні авіаперевезення.

Рівень охоплення ринку - низький рівень проникнення авіаперельотів свідчить про значний потенціал зростання пасажирів і доходів.

Отже, аналіз мікроекономічних аспектів авіаційного сектору дає інвесторам уявлення про його привабливість та фактори, що впливають на прибутковість інвестицій.

До специфічних факторів, які впливають на обсяг прямих іноземних інвестицій (ПІІ) в авіаційний транспорт, можна віднести:

1. Авіаційні правила. Ступінь лібералізації авіаційної політики країни щодо обмежень на іноземну власність, прав на польоти, мереж маршрутів, доступу до місць посадки та ціноутворення впливає на інвестиційну привабливість.

2. Двосторонні угоди про повітряне сполучення. Відкриті авіаційні угоди між урядами, які надають права на міжнародне сполучення, заохочують

інвестиції іноземних авіакомпаній. Обмежувальні свободи повітря стримують інвестиційний інтерес.

3. Інфраструктура аеропорту. Якість і пропускна спроможність існуючих і запланованих аеропортів і суміжної інфраструктури є основними факторами для іноземних перевізників та інвесторів аеропортів.

4. Розмір і зростання ринку. Поточний і потенційний попит на пасажирські та вантажні авіаперевезення визначає життєздатність повернення інвестицій на авіаційному ринку. Вищі прогнозовані темпи зростання приваблюють ПІІ.

5. Динаміка конкуренції. Існуюча конкуренція та конкурентоспроможність місцевого авіаційного ландшафту впливає на бажання іноземних гравців входити та інвестувати.

6. Наявність людських ресурсів. Доступ до навченої робочої сили для наземного обслуговування, технічного обслуговування та інших функцій визначає експлуатаційну здійсненність і витрати.

7. Середовище оподаткування – сприятливі режими корпоративного оподаткування, звільнення від мита та стимули, які пропонують уряди для залучення ПІІ в авіаційний сектор.

8. Політична та економічна стабільність. Стабільний політичний клімат і позитивні економічні перспективи роблять країну привабливою для закордонних авіаційних інвестицій.

Вони разом із нормативною прозорістю, легкістю ведення бізнесу, міркуваннями безпеки тощо формують потоки ПІІ в авіакомпанії, аеропорти та суміжні авіаційні вертикалі в країні.

Висновки до розділу 1

Іноземні інвестиції мають значний вплив на економічний розвиток країни-реципієнта. За своєю суттю - це вкладення іноземного капіталу у фінансовій, матеріальній чи нематеріальній формі (кошти, цінні папери, права власності, інтелектуальні продукти тощо) в об'єкти інвестування для отримання прибутку та фінансового зростання.

Надходження іноземних інвестиційних ресурсів дає змогу нарощувати виробничі потужності, розвивати галузі економіки, впроваджувати нові технології, підвищувати конкурентоспроможність національних підприємств.

Єдиної класифікації іноземних інвестицій не існує через багатоаспектність цього явища та постійні глобальні трансформації. Проте виділення їх окремих типів та форм дає можливість здійснювати ґрунтовний аналіз іноземного інвестування та його впливу на розвиток економіки.

РОЗДІЛ 2.

АНАЛІЗ СТАНУ ТА ДИНАМІКИ ІНВЕСТИВАННЯ В АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ

2.1. Аналіз стану, динаміки та проблем авіатранспортної галузі України

Авіаційна галузь посідає важливе місце у транспортному комплексі України, що містить також залізничний, автомобільний, морський, річковий та трубопровідний транспорт.

Незважаючи на розгалужену транспортну мережу, галузь неспроможна повною мірою задовольнити потреби економіки та населення. З 2014 року спостерігається падіння обсягів вантажо- та пасажироперевезень через кризові явища в економіці, погіршення стану інфраструктури, застарілість рухомого складу (рис.2.1).

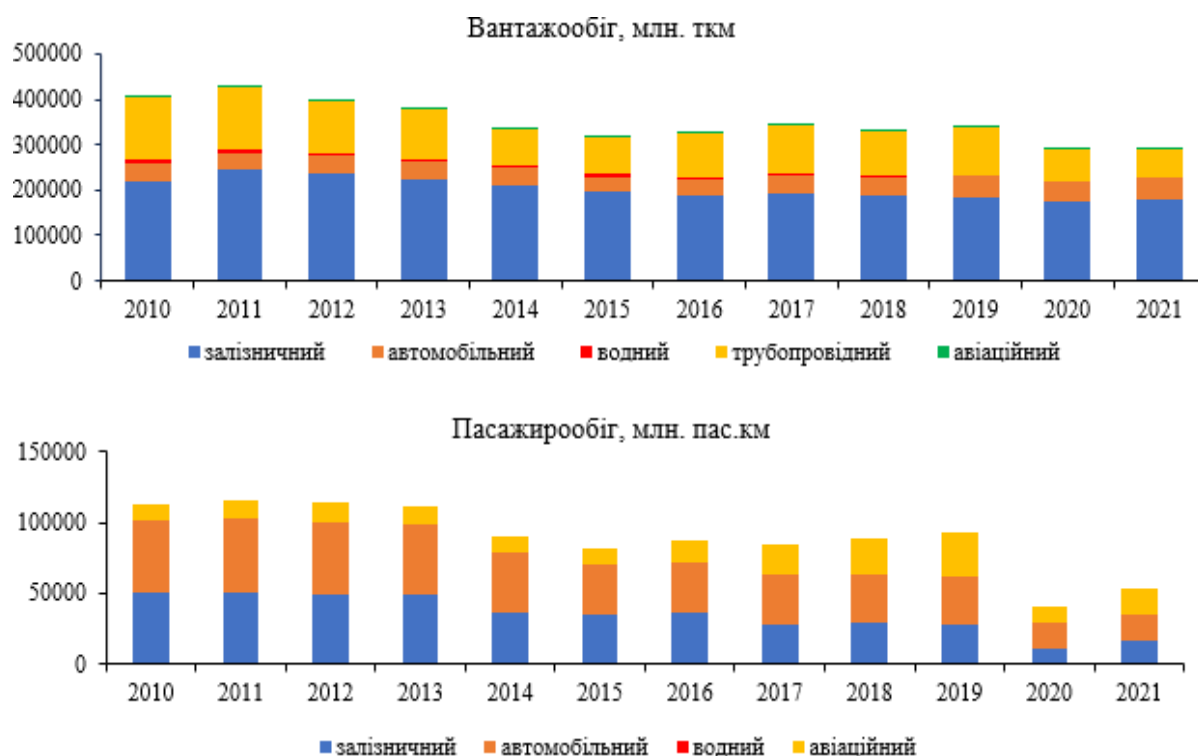


Рис.2.1. Динаміка вантажо- та пасажирообігу за видами транспорту

Джерело: складено автором на основі [3]

Пандемія COVID-19 додатково вдарила по транспорту, і в більшому ступеню по авіаційному внаслідок карантинних обмежень.

Закриття повітряного простору України для польотів цивільної авіації унеможливило операційну діяльність як українських, так і іноземних авіакомпаній, що призвело до призупинення надання послуг підприємствами авіаційної інфраструктури на території країни.

Хоча прийнята у 2018 році Національна транспортна стратегія до 2030 року визначила пріоритети модернізації галузі та інтеграції в європейську систему, реалізація стримувалася браком інвестицій. Частка транспорту у загальній структурі капітальних вкладень не перевищує 3%.

Питома вага транспортного сектору у валовому внутрішньому продукті України на протязі 2010-2021 років коливалась у межах від максимальних 7,9% у 2011 році до мінімального рівня 5,4% у 2021 році (табл.2.1).

Таблиця 1

Валовий внутрішній продукт за 2010-2021 рр., фактичні ціни

Роки	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Валовий внутрішній продукт												
Млн. грн	1079346	1299991	1404669	1465198	1586915	1988544	2385367	2981227	3560302	3977198	4222026	5450849
У тому числі транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність												
Млн. грн	83027	103179	98859	104483	100889	134978	156745	190825	227140	264689	262453	295300
Частка, %	7,7	7,9	7	7,1	6,4	6,8	6,6	6,4	6,4	6,7	6,2	5,4

Джерело: складено автором за основи [2]

Левову частку перевезень в Україні традиційно забезпечує залізничний транспорт – понад 80% вантажообігу та 30% пасажирообігу. У 2017-2019 рр. спостерігалось пожвавлення галузі після спаду 2014-2015 рр. Проте пандемія COVID-19 призвела до нового різкого скорочення обсягів. У 2020 році вантажообіг впав на 15%, пасажирообіг – на 50%. Найбільше постраждали пасажирські перевезення залізницею (падіння на 63%), найменше – автомобільним транспортом (на 44%).

2.2. Дослідження динаміки та ефективності іноземних інвестицій в авіатранспортну систему України.

Для модернізації транспортної інфраструктури та інтеграції у світову систему у 2018 р. прийнято Національну транспортну стратегію України до 2030 року «Drive Ukraine 2030». В ній окреслено проблеми галузі: застарілість рухомого складу, недостатнє оновлення доріг, розрізненість шляхів сполучення. У цьому документі сформульовано стратегічну мету - інтеграція України в світову економіку та обґрунтовано необхідність інтеграції до європейської та світової транспортної системи.

Для реалізації стратегії запроваджено план заходів, спрямованих на цифровізацію та підвищення конкурентоспроможності транспорту.

Аналіз інвестицій за видами економічної діяльності за останнє десятиліття вказує на зростання капвкладень у 3 рази в цілому по економіці, але вкрай недостатнє фінансування транспортної галузі - частка становить лише 3% від загального обсягу (рис.2.2). Іноземні інвестори також обмежено інвестують у дорожнє господарство та логістику через високі ризики. Інтегральний інфраструктурний індекс оцінює стан галузі на рівні 2,76 балів з 5 за оцінками бізнесу.

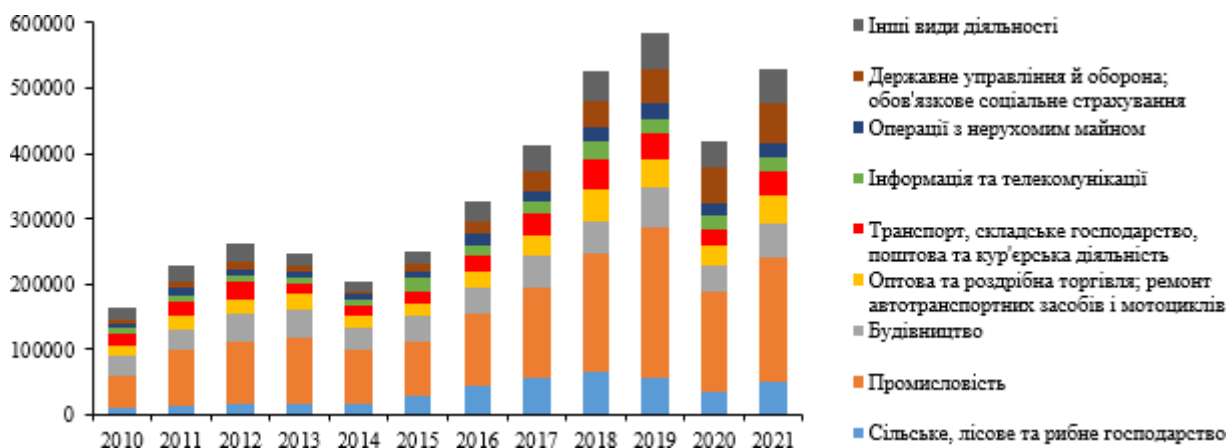


Рис. 2.2. Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності, млн. грн
Джерело: складено автором за [7]

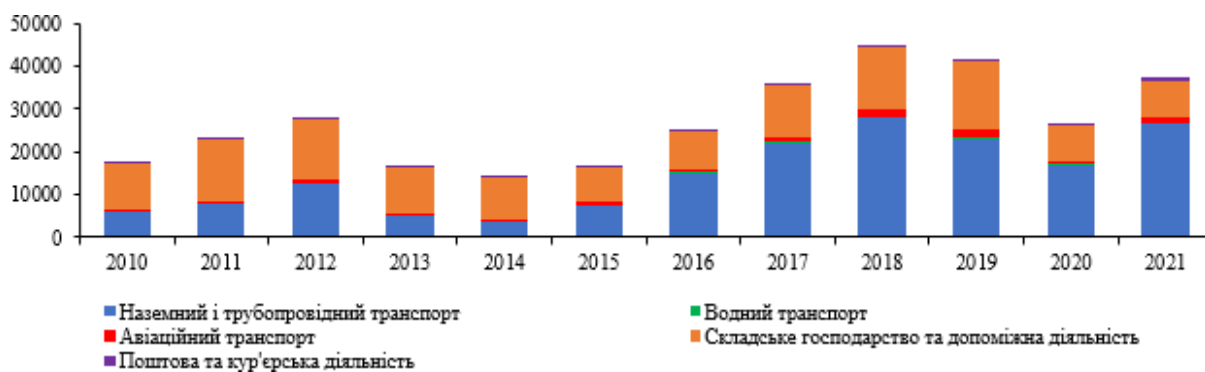


Рис. 2.3. Капітальні інвестиції за видом економічної діяльності транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, млн. грн

Джерело: (складено автором за [7])

Повномасштабна війна ще більше погіршила ситуацію. За оцінками, збитки становлять \$35,7 млрд, потреби в відновленні – \$92,1 млрд. Для подальшої інтеграції в європейську транспортну систему ключовими напрямками розвитку є розширення коридорів та модернізація залізниць.

Інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури завжди були ключовим чинником економічного зростання. Аналіз динаміки та структури капітальних вкладень в Україні за 2010-2021 роки засвідчує майже триразове збільшення їх загального обсягу. Водночас відбулися структурні зрушення у розподілі інвестицій за галузями.

Проведене дослідження показало, що невелика частка транспорту та зв'язку у загальному обсязі інвестицій лишається незмінно низькою на рівні 3-4%, що суттєво стримує модернізацію та розбудову транспортної інфраструктури, ускладнює досягнення стратегічних орієнтирів галузевого розвитку. Питання збільшення обсягу інвестицій у транспорт має стати пріоритетним для державної політики.

У складних економічних умовах компанії зацікавлені у пошуку альтернативних джерел фінансування для оновлення основних фондів, впровадження новітніх технологій, створення робочих місць. Через обмежені можливості внутрішнього інвестування особливо важливим є залучення прямих іноземних інвестицій.

За структурою ПІ в економіці, значна частина коштів спрямовується у промисловість, торгівлю, операції з нерухомістю. Інвестування у транспортну інфраструктуру складає лише близько 3%, що не відповідає стратегічним пріоритетам галузевого розвитку.

У загальному обсязі капітальних інвестицій в транспортну сферу (рис.2.4) найбільш вагома частка припадає на інвестування в наземний і трубопровідний транспорт, на другому місці за обсягом вкладених коштів складське господарство та допоміжна діяльність. Частка авіаційного та водного транспорту й поштової та кур'єрської діяльності у сукупності складає менше 10% від загального обсягу капітальних інвестицій за всіма видами діяльності.

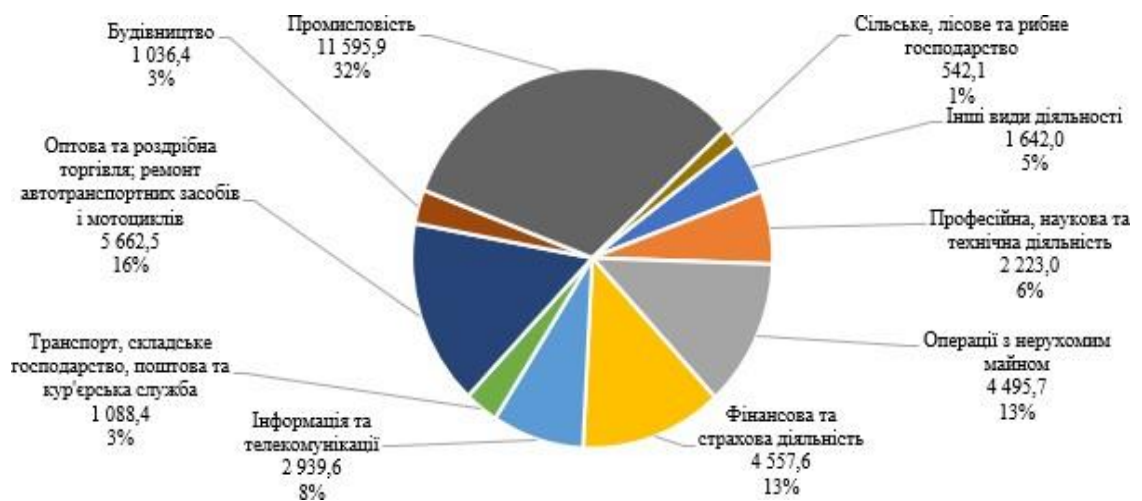


Рис.2.4. Структура прямих інвестицій (акціонерний капітал) в економіку України за видами економічної діяльності за 2019 р., млн. дол. США

Джерело: складено автором за [8]

Можливості залучення іноземних інвестицій в український транспорт пов'язані зі значними ризиками:

- політичні ризики (військові дії на території України, можливі втрати територій та майна, обмеження на перевезення окремих вантажів);
- макроекономічна нестабільність, уповільнення темпів зростання;
- інфляційні ризики через очікування бізнесу і населення;
- валютні коливання при фінансуванні проектів в іноземній валюті;

- корупційні ризики (хабарництво, бюрократія);
- зміни податкового законодавства, що впливають на прибутковість.

Щорічне опитування ЄБА (Європейська Бізнес Асоціація) у співпраці з юридичними фірмами Agreca та Sayenko Kharenko оцінює розвиток транспортної інфраструктури за допомогою інтегрального індексу на основі думок експертів, що аналізують галузь за параметрами: законодавство, інвестактивність, діяльність монополій і держорганів, логістика, використовуючи шкалу Лайкерта.. У 2021 році він склав 2,76 балів з 5 можливих, що на 7% вище рівня 2020 року (рис.2.5).

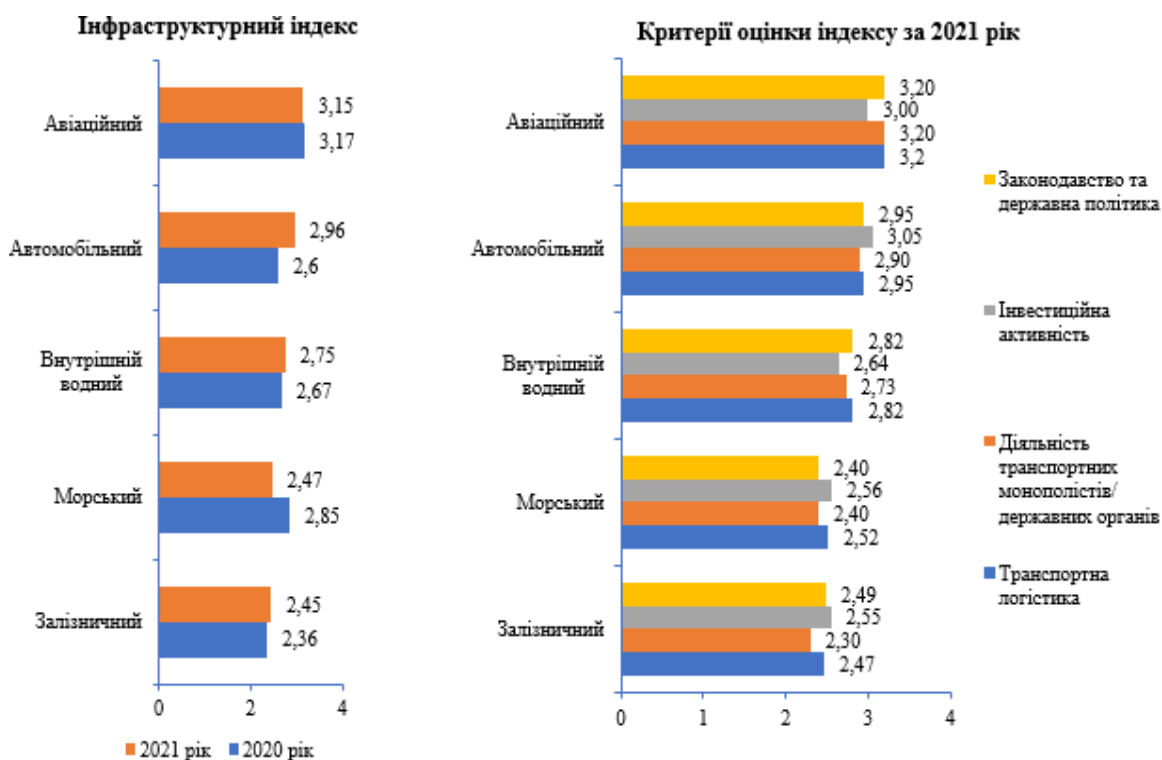


Рис.2.5. Інфраструктурний індекс оцінки рівня розвитку транспортної інфраструктури України та його складові за 2021 рік

Джерело: складено автором за [9]

За даними опитування ЄБА, найвищий інфраструктурний індекс у 2021 році мав авіатранспорт - 3,15 бали, що вказує на нейтральний рівень. Решта видів транспорту отримали негативні оцінки: автомобільний - 2,96 бали, внутрішній водний - 2,75, морський - 2,47, залізничний - 2,45.

Повномасштабне вторгнення РФ кардинально погіршило ситуацію в транспортній галузі. Опитування ЄБА наприкінці 2022 року показало, що 66% компаній зазнали збитків через війну. Попри це, більшість впевнені в необхідності розвитку транспортної інфраструктури сусідніх країн за рахунок українських інвестицій. Це забезпечить відновлення галузі після війни. Однак, починаючи з лютого 2022 року транспортний сектор України зазнав непередбачуваних руйнівних змін.

Наприкінці 2022 року дослідження ЄБА у партнерстві з юридичними компаніями було зосереджено на оцінці впливу війни на транспортну галузь, без розрахунку інфраструктурного індексу. Результати засвідчили, що понад 65% опитаних компаній зазнали збитків внаслідок бойових дій. Водночас, більшість респондентів переконані, що незважаючи на триваючу війну, необхідно інвестувати у розвиток транспортної інфраструктури (рис.2.7).

Це дозволить забезпечити відновлення української транспортної галузі після перемоги та її інтеграцію в європейську і світову системи.

Рис.2.7. Результати опитування представників бізнесу

Джерело: складено автором за [???

За результатами опитувань, найбільшими викликами для транспортної



галузі в умовах війни стали: переорієнтація логістики через блокаду морських портів (49% респондентів), зменшення попиту на перевезення (40%), проблеми з енергопостачанням (рис.2.8).



Рис.2.8. Виклики воєнного стану та пріоритетні інвестиційні проєкти в транспортній сфері

Джерело: складено автором за [10]

Криза чітко окреслила пріоритетні напрями розвитку транспортної галузі. За результатами опитувань, найперспективнішими визнано розбудову автошляхів до Європи (59%), будівництво стратегічних транспортно-логістичних хабів (55%), розвиток європейської широкої колії в Україні (51%).

Реалізація цих масштабних інфраструктурних проєктів забезпечить інтеграцію України в європейську транспортну систему та швидше відновлення галузі після перемоги.

За оцінками Світового банку, прямі збитки транспорту від війни склали \$26 млрд. З урахуванням непрямих втрат та потреб у відбудові, сукупні інвестиції в галузь мають скласти понад \$90 млрд до 2033 року.

За оцінкою Світового банку, загальна сума прямих збитків від руйнувань інфраструктури України за рік повномасштабної війни склала \$135 млрд. Найбільше постраждали житловий фонд (37%), транспорт (26%), енергетика (8%), торгівля і промисловість (8%), агросектор (6%). Загальні потреби у відновленні оцінені в \$411 млрд. З них 22% необхідно для реабілітації транспортної галузі, 17% - житлової, 11% - енергетичної інфраструктури, 10% -



соцзахисту населення, 9% - розмінування, 7% - аграрного сектору. Порівняно з попередніми даними, найсуттєвіше зросли руйнування в енергетиці, житловій та транспортній сферах. Додаткової уваги потребує оцінка збитків агросектору.

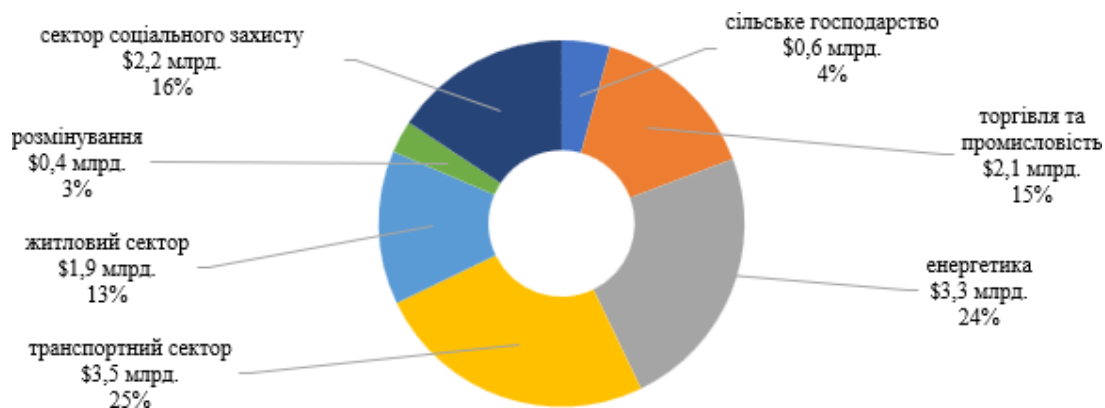
Рис.2.9. Збитки та потреби у відновленні основних секторів економіки України за оцінкою Всесвітнього банку RDNA2

Джерело: [12]

Уряд визначив пріоритетні напрями відбудови на 2024 рік: житло, критична інфраструктура, економіка, гуманітарне розмінування.

За оцінками Світового банку, потреби у фінансуванні пріоритетних напрямів відбудови у 2023 році становлять близько \$14 млрд (3,5% загального обсягу). Левова частка коштів спрямовуватиметься на транспорт, енергетику та житло. Також передбачено \$2,7 млрд підтримки приватних інвестицій в агросектор, промисловість і торгівлю у формі грантів, пільгових кредитів,

гарантій та страхових інструментів для зниження ризиків бізнесу. Ці заходи мають стимулювати економічну активність та залучення приватних коштів у відбудовчий процес поряд з державним і міжнародним фінансуванням. У такий



спосіб буде забезпечено поетапне відновлення української економіки в умовах воєнного стану.

Рис.2.10. Пріоритетні напрямки інвестування на 2023 р.

Джерело: [12]

За оцінками, прямі збитки транспортної галузі України від війни склали \$35,7 млрд. Найбільше постраждали місцеві та сільські дороги (32%), національні автошляхи (21%), залізнична інфраструктура та рухомий склад (19%). Загальні потреби у відновленні транспорту до 2033 року оцінені у \$92,1 млрд, з яких \$14,1 млрд необхідно в короткостроковій перспективі, а \$78 млрд – у середньостроковій. Найбільші інвестиції потрібні у модернізацію залізниць, національних автошляхів та місцевих доріг. Також \$3,5 млрд має бути спрямовано на термінове відновлення транспортних послуг, пошкодженої інфраструктури, логістичних шляхів.

За оцінками, прямі збитки транспортної галузі України внаслідок війни склали \$35,7 млрд. Найбільше постраждали місцеві та сільські дороги (32% втрат), національні автошляхи (21%), залізнична інфраструктура і рухомий склад (19%). Загальні потреби галузі у відновленні до 2033 року оцінені у \$92,1 млрд. З них \$14,1 млрд необхідно залучити у найближчій перспективі, \$78 млрд

– у середньостроковій.

Найбільші інвестиції потрібні для модернізації залізниць, національних автошляхів та відновлення місцевої дорожньої інфраструктури. \$3,5 млрд має бути спрямовано на невідкладне відновлення транспортних послуг, логістичних маршрутів та пошкоджених об'єктів інфраструктури.

Розподіл потреб на відновлення інфраструктури за напрямками у короткостроковому та середньостроковому періодах наведений на рис.2.11., потреби у відновленні надання послуг на рис. 2.12.



Рис.2.11. Потреби у реконструкції в транспортному секторі України станом на 24 лютого 2023 року, млн. дол. США

Джерело: [12]

За даними Світового банку, найбільші потреби у відновленні транспортної інфраструктури пов'язані із залізницями (30%), національними автошляхами (29%) та місцевими дорогами (16%).

З \$3,5 млрд, необхідних для термінового відновлення послуг, понад 50% спрямовується на ремонт доріг і мостів державного значення, 20% - на залізничну інфраструктуру і рухомий склад.



Рис.2.12. Потреби у відновленні надання послуг у транспортному секторі України в короткостроковому періоді за 2023-2026 рр., млн. дол. США
Джерело: складено автором за [12]

Кошти також передбачені на оптимізацію логістики та усунення наслідків пошкоджень. Експерти аналітичного центру KSE оцінили збитки транспортної галузі за рік війни у \$36,2 млрд. Було зруйновано 25 тис. км доріг та 344 мости. У 2022 році відновлено 78 мостів державного значення, у 2023 – ще 2. Згідно з планом відновлення транспорту, розробленим Національною радою реформ, загальний обсяг необхідних інвестицій до 2032 року становить 3418,7 млрд грн. Левова частка (3206 млрд грн) спрямовується на дорожню інфраструктуру, проте відновлення роботи аеропортів, ремонт пошкоджених зльотно-посадкових смег в декількох аеропортах, модернізація аеронавігаційного та аеропортового обладнання, інвестування в парк літаків для відновлення роботи авіакомпаній визначено також стратегічними завданнями відновлення галузі і вимагають залучення великої кількості іноземних інвестицій.

Вивчення стану та умов здійснення іноземного інвестування в авіаційний

транспорту України показав недостатню інвестиційну привабливість для іноземних інвесторів не тільки зараз, в умовах військового стану, але й останні десятиріччя. Численні затримки, непослідовність і протиріччя у здійсненні економічних та політичних реформ, недосконалість системи оподаткування, а також головним чином корупційні схеми, про що говорять багато іноземних інвесторів, створюють високий ризик втрати іноземного капіталу в умовах нестабільності ринку. Ще 15 років тому Україна входила до списку найперспективніших країн світу для залучення капіталу, але після початку АТО на сході країни, а потім й повномасштабного вторгнення Росії в Україну, суттєво збільшилися ризики, зменшилася кількість потенційних та реальних споживачів внаслідок вимушеної міграції та втрати частини територій, відбулося значне падіння купівельної спроможності населення, ще більше розвинулася висока корупція, яка відлякує потенційних інвесторів. Іноземних інвесторів найбільше цікавлять такі види економічної діяльності в Україні: фінансова діяльність, оптова та роздрібна торгівля, операції з нерухомістю, харчова промисловість, але найбільш привабливими видами економічної діяльності, в які інвестори готові інвестувати, завжди було транспортна інфраструктура.

Останнім часом інвестиції іноземного капіталу в транспортну інфраструктуру значно скоротилися, як свідчать статистичні дані (рис.2.13), а інвестиції в авіаційний транспорт зовсім зупинилися у зв'язку з неможливістю здійснювати авіаційні перевезення в умовах військових дій в Україні, адже авіаційний простір над територією країни є зачиненим внаслідок надвисокого ризику безпеці польотів. За деякими оцінками іноземних експертів, відновлення авіаційного руху прогнозується не раніше 2030 року, що буде стримувати іноземних інвесторів розглядати дану галузь з позиції вкладення інвестицій.

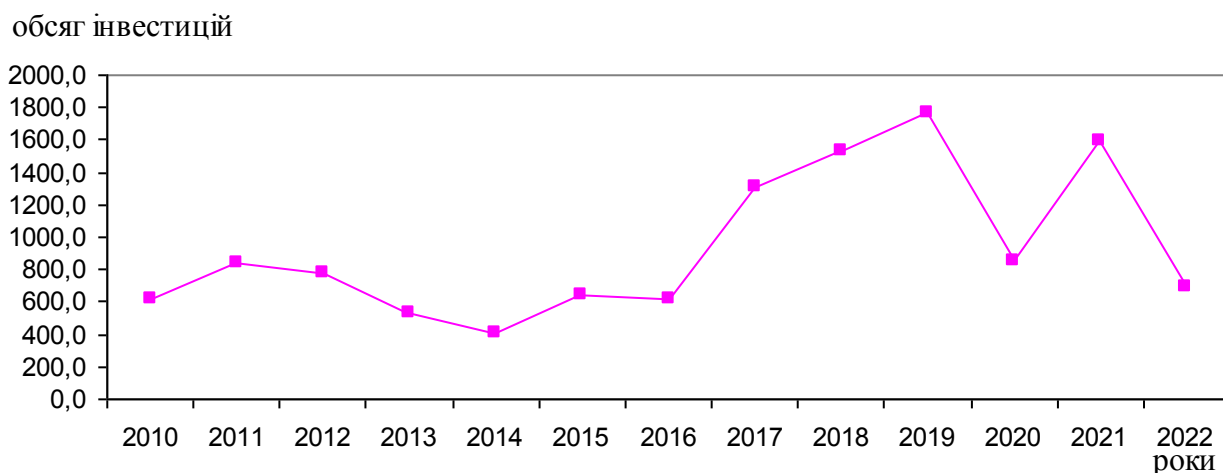


Рис.2.13. Прямі інвестиції в авіаційний транспорт України за 2010-2022 роки

Аналіз динаміки іноземних інвестицій у авіатранспортну галузь України у 2010-2022 роках свідчить про скорочення обсягів фінансування авіаційної галузі з 2013 по 2015 рік. Пожвавлення інвестиційної діяльності розпочалося лише у 2016 році з активізацією курсу України на європейську інтеграцію та пожвавлення економічних та соціальних зв'язків з Європою, та тривало до 2019 року, коли іноземні авіакомпанії відкривали рейси в Україну, адже збільшення попиту було викликано наданням Україні безвізового режиму. У 2020 році інвестиційна активність в авіаційний транспорт знизилась водночас з попитом на авіаційні перевезення внаслідок карантинних обмежень багатьох країн. У 2021 році пожвавлення в авіаційній сфері після уповільнення захворювань та зняття обмежень, необхідність вкладення додаткових витрат у протипандемічні заходи знов викликало збільшення обсягів інвестицій майже на передковідний рівень, проте війна, що почалася на початку 2022 року в Україні суттєво збільшила ризики іноземних інвесторів та закриття повітряного простору над країною знизило потреби в інвестиціях в авіаційну галузь.

У відкритих джерелах бракує детальної інформації щодо структури іноземних інвестицій в авіаційний транспорт України за країнами походження. Загалом, за даними Держстату, найбільші обсяги прямих іноземних інвестицій в економіку України надходять з Кіпру, Нідерландів, Німеччини, Австрії,

Великобританії.

В авіаційної галузі можна відзначити декілька найбільш вагомих інвесторів:

- компанія Ryanair (Ірландія) уклала угоду про співпрацю з аеропортом "Бориспіль" та планує інвестувати у розвиток авіасполучення;
- SAS Group (країни Північної Європи) розглядає можливість інвестування в аеропорти України;
- Китай розглядав можливість долучитися до приватизації "Міжнародних авіаліній України", проте дана авіакомпанія оголосила про банкрутство в 2023 році;
- компанія Antonov Airlines бере участь у спільних авіапроектах з багатьма європейськими країнами.

2.3. Іноземний досвід інвестування в авіаційний транспорт

Авіаційний транспорт є однією з найбільш глобалізованих сфер економічної діяльності, для якої характерними є високі обсяги міжнародного руху капіталу. За останні роки спостерігається стійка тенденція до зростання прямих іноземних інвестицій (ПІІ) в авіагалузі різних країн світу. Найбільший приплив інвестицій в авіатранспорт спостерігається в такі країни, як США, ОАЕ, Китай та Сінгапур.

Згідно звіту Price Waterhouse Coopers у 2019 році найбільше іноземних інвестицій залучили такі країни: США (-33,8 млрд доларів ПІІ в аеропорти та авіакомпанії), ОАЕ (-18,6 млрд доларів ПІІ), Сінгапур (-12,5 млрд доларів), Нідерланди (-8,3 млрд доларів ПІІ). Найвагомими обсяги ПІІ отримали американські авіаперевізники: Delta Air Lines (-9,1 млрд доларів інвестицій), United Airlines (-4,7 млрд) та American Airlines (-3 млрд доларів ПІІ).

Серед країн, що розвиваються, лідерами за обсягами ПІІ в авіацію у 2019 році були: Індія (-5,2 млрд доларів), В'єтнам (-3,3 млрд) та Індонезія (-3,1 млрд).

Пандемія COVID-19 у 2020 році призвела до різкого скорочення

іноземних інвестицій в авіагалузь. Але в 2021 році спостерігалось поступове відновлення інвестиційної активності в основних авіаційних хабах світу і країнах, що розвиваються. Це свідчить про довгостроковий інтерес з боку провідних світових інвесторів до розвитку міжнародного авіаційного бізнесу.

Серед країн, що розвиваються, лідерами за обсягами ПІІ в авіацію у 2019 році були: Індія (-5,2 млрд доларів), В'єтнам (-3,3 млрд) та Індонезія (-3,1 млрд).

Пандемія COVID-19 у 2020 році призвела до різкого скорочення іноземних інвестицій в авіагалузь. Але в 2021 році спостерігалось поступове відновлення інвестиційної активності в основних авіаційних хабах світу і країнах, що розвиваються. Це свідчить про довгостроковий інтерес з боку провідних світових інвесторів до розвитку міжнародного авіаційного бізнесу.

Однак консолідація галузі створила невелику групу конкурентів, які більш ефективно використовують технологію для керування розкладом і встановлення тарифів. Сьогодні чотири авіакомпанії контролюють близько 80% ринку США.

Пандемія COVID-19 тимчасово призвела до падіння доходів авіакомпаній і цін на акції. Вакцини змусили людей знову подорожувати, але відновлення було нестабільним, оскільки нові варіанти порушили звичайні моделі подорожей.

У 2022 році попит на подорожі у світі повернувся з подвоєною силою, створивши літо перевантажених аеропортів і втраченого багажу. Зростання попиту залишалось сильним до 2023 року. У результаті доходи авіакомпаній захмарні, а деякі з найбільших перевізників повернулися до прибутковості вперше після пандемії.

Пандемія спричинила зміни в моделях попиту на подорожі, які – якщо вони збережуться – повинні дати авіакомпаніям поштовх на довгі роки. Перехід до "роботи з дому" і "працювати з будь-якого місця" створила цілорічний попит на подорожі для відпочинку, допомагаючи згладити те, що історично було дуже циклічною галуззю, де попит зростає влітку та падає в січні.

Але нові перепони ускладнили ситуацію. Конфлікт в Україні та

відповідний стрибок цін на нафту не дозволили значній частині цього додаткового доходу досягти прибутку, оскільки паливо становить до 30% загальних витрат авіакомпанії. Авіакомпанії також відчувають труднощі з пошуком пілотів, що є однією з причин літніх заголовків про скасування рейсів.

Зокрема, авіакомпанії США пережили пандемію без серйозних банкрутств, і найбільші з них, здається, достатньо здорові, щоб продовжувати літати через економічну турбулентність.

Тим не менш, ймовірно, потрібен час, щоб умови нормалізувалися. Міжнародна асоціація повітряного транспорту, торгова організація авіаційної галузі, передбачила, що повне відновлення може відбутися не раніше 2024 року – прогноз, зроблений до вторгнення Росії в Україну.

Авіація як галузь постраждала від пандемії більше, ніж інші види транспорту. Дійсно, авіакомпанії в усьому світі втратили понад 200 мільярдів доларів через наслідки заборони на подорожі та закриття кордонів, які знищили прибутки за дев'ять років. Будь-яке потенційне відновлення ще більше постраждало від низької кількості пасажирів, яка впала на 50%.

Декілька операторів, зокрема Airbus і Boeing, розглядають можливість запуску індивідуальних вантажних перевізників завдяки ринковим можливостям, і можна очікувати, що ця тенденція продовжиться.

Азіатсько-Тихоокеанський регіон є регіоном, на який варто звернути увагу, оскільки активність внутрішнього ринку зростає. Очікується, що інвестиції в авіаперевезення на короткі відстані значно зростуть протягом наступних дванадцяти місяців, а Індія та Китай оголосили про запуск нових авіакомпаній.

Очікується, що до 2030 року азіатський середній клас досягне 3,5 мільярдів людей, тому в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні буде багато можливостей.

На те, що авіаційна промисловість скоротила чисті викиди вуглекислого газу до нуля до 2050 року, варто спостерігати ще за чим. Застосування стійкого авіаційного палива на сьогоднішній день відбувається повільно, але широке

впровадження відбудеться.

Минулого року галузь використала 100 мільйонів літрів SAF, але IATA планує, що на SAF припаде 449 мільярдів літрів усього використання палива. В основі цих змін будуть інвестиції в технології двигунів.

Пандемія спричинила глобальний збій, але це, у свою чергу, створило можливості для нових гравців ринку, особливо тих, чиї конкуренти, можливо, залишилися на узбіччі. Авіакомпанії та компанії, які інвестують у завтрашні ринкові можливості сьогодні, можуть сподіватися на найсвітліше майбутнє.

Останні два роки були неймовірно бурхливими для акцій авіакомпаній. Оскільки ціни на нафту досягли безпрецедентних рівнів, ми спостерігаємо ще один масовий розпродаж. Це викликає короткострокову невизначеність на ринку, але для тих, хто терплячий і готовий перечекати поточний зрив, є привід для довгострокового оптимізму.

Протягом пандемії ми бачили, що авіакомпанії здатні протистояти кризі, і що попит на авіаперельоти відновиться. Оскільки акції падають, можливо, ніколи не буде найкращого часу для інвестування до наступного ринкового буму.

Для кмітливих інвесторів є ще більші можливості, оскільки традиційні банки відступають від авіаційного сектора. Це стало каталізатором впровадження нових джерел фінансування, зокрема «зелених» облігацій та приватного капіталу, що диверсифікувало потоки фінансування в секторі. Цей новий приплив капіталу створив більш різноманітний авіаційний ландшафт, який особливо захоплює нові стартапи та провідні платформи.

Тепер, коли авіація в світі знову запрацювала, а нові авіалінії відкриваються по всьому світу, за оцінками, протягом наступних десяти років знадобиться до 500 000 пілотів. Дефіцит пілотів не є чимось новим, це була поширена проблема в останні десятиліття.

Авіаційна галузь зазнала значного удару на тлі пандемії COVID і триваючих глобальних економічних потрясінь. Однак цей сектор також довів свою стійкість, і тепер вкрай важливо почати планувати майбутнє наперед і

інвестувати в нові ринкові розробки та технологічні досягнення, які дозволять галузі знову відновити свої позиції опори економічного зростання.

Від вантажних перевізників і внутрішніх ринків, що розвиваються, до коливань цінних паперів, які створюють точки входу, і зміни настроїв, які спонукають до нових джерел фінансування, є багато нових напрямків, які виходять на ринок для тих, хто здатний перетворити оптимізм на можливості.

За даними Європейської комісії, обсяги іноземного інвестування в авіаційний транспорт Європи за останні роки мали таку динаміку:

У 2016 році прямі іноземні інвестиції в авіатранспорт склали 2,1 млрд євро.

У 2017 році спостерігалось збільшення інвестицій на 36%, до 2,9 млрд євро.

У 2018 році обсяг інвестицій склав 3,3 млрд євро.

У 2019 році відбулося уповільнення інвестиційної активності - 2,7 млрд євро інвестицій.

У 2020 році через пандемію обсяги інвестицій різко скоротилися до 1,1 млрд євро.

У 2021-2022 роках спостерігається поступове відновлення інвестицій в авіагалузь. У 2022 році за прогнозами інвестиції досягли 1,8 млрд євро.

Отже, після спаду 2020 року, інвестиції в європейський авіатранспорт відновлюються для модернізації та розширення інфраструктури (Рис.2.14).

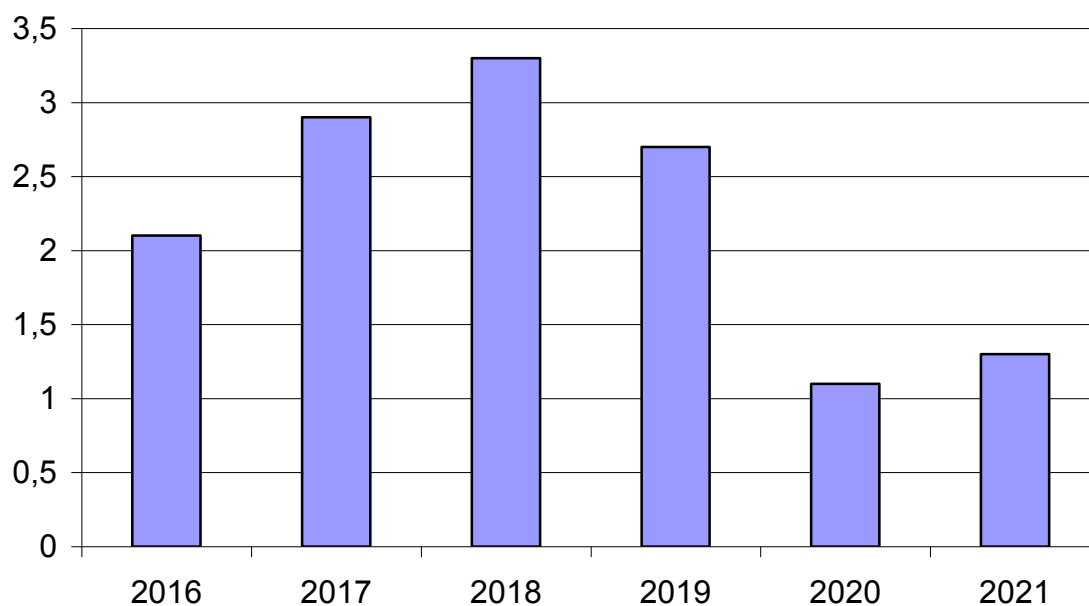


Рис.2.14. Обсяги іноземного інвестування в авіаційний транспорт Європи за 2016-2022 роки

(За даними Європейської комісії)

У 2021 році Сполучені Штати, Велика Британія та Сінгапур домінували у зовнішніх інвестиційних потоках ЄС, тоді як Кайманові острови та Канада були найбільшими джерелами внутрішніх інвестиційних потоків.

У 2020 році інформаційні та комунікаційні послуги спричинили найбільшу вартість потоків ПІ до держав-членів ЄС (62 мільярди євро), а постачання електроенергії, газу, пари та кондиціонування повітря — найбільшу вартість потоків ПІ за кордон з держав-членів (41 євро). мільярд).

Як і у випадку з внутрішніми інвестиціями, потоки прямих іноземних інвестицій (ПІ) можуть демонструвати дуже високий ступінь нестабільності з року в рік. Ці зміни можуть бути пов'язані з глобальними економічними подіями, розвитком окремих галузей або окремими ситуаціями підприємств, які розглядають іноземні інвестиції.

Часовий ряд, доступний для потоків ПІ в ЄС, починається з 2013 року, через кілька років після світової фінансової та економічної кризи.

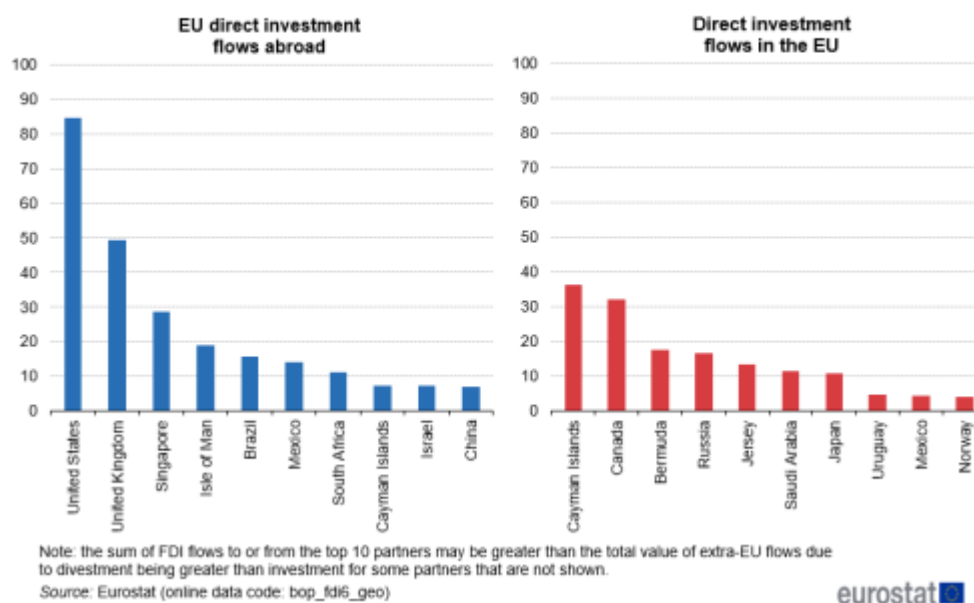


Рис.2.15. 10 найбільших партнерів за потоками прямих іноземних інвестицій з-за меж ЄС, ЄС, 2021 (млрд євро)

Джерело: Євростат

До 2013 року вхідні та зовнішні потоки ПІІ почали відновлюватися після кризи. Тим не менш, інвестиційні потоки змінювалися між 2013 і 2021 роками, що свідчить про тривалий період невизначеності серед інвесторів.

Між 2013 і 2016 роками зміна вартості потоків – як зовнішніх, так і внутрішніх – коливалася між збільшенням і зменшенням на річній основі.

Ситуація змінилася в 2017 році, коли вартість інвестиційних потоків ЄС впала другий рік поспіль, як для зовнішніх, так і для внутрішніх потоків; у 2018 році було зафіксовано третє поспіль щорічне падіння, оскільки потоки стали від'ємними (що вказує на зворотне інвестування або вилучення інвестицій в обох напрямках).

У 2019 році вартість потоків ПІІ в ЄС повернулася до позитивних – хоча й відносно низьких – значень.

У 2020 році напрямок зміни величини потоків вперше за період, що розглядається, розійшовся. Значення вхідних потоків знову зросло, хоча й на

меншу суму, ніж у попередньому році, тоді як значення вихідних потоків знизилося.

У 2021 році значення обох потоків знову рухалися в тому ж напрямку, оскільки обидва падали. Значення для вхідних потоків знизилося сильніше і стало негативним, тоді як падіння значення для вихідних потоків було більш скромним (і залишилося позитивним).

У 2021 році ЄС був чистим інвестором, оскільки потік ПІІ за кордон був на 262 мільярди євро вищим за рівень внутрішніх інвестицій .

У 2021 році значна частка зовнішніх потоків ПІІ з ЄС була спрямована на Сполучені Штати (84,7 млрд євро). Наступні найбільші зовнішні потоки становили 49,2 млрд євро до Сполученого Королівства та 28,7 млрд євро до Сінгапуру. Єдиними іншими напрямками, куди у 2021 році інвестиції з ЄС перевищили 10,0 мільярдів євро, були острів Мен (який є офшорним фінансовим центром), Бразилія, Мексика та Південна Африка (рис.2.10).

У 2021 році Кайманові острови, які є офшорним фінансовим центром, були найбільшим джерелом внутрішніх інвестиційних потоків до ЄС, забезпечивши 36,2 мільярда євро ПІІ, трохи випередивши Канаду (32,0 мільярда євро). Бермудські острови – ще один офшорний фінансовий центр – були третім за величиною джерелом (з ПІІ в ЄС на суму 17,4 млрд євро), випереджаючи Росію (16,5 млрд євро). Джерсі (ще один офшорний фінансовий центр), Саудівська Аравія та Японія були єдиними іншими країнами, чії інвестиції в ЄС у 2021 році перевищили 10,0 мільярдів євро.

ЄС був чистим реципієнтом ПІІ від 8 із 10 найбільших інвесторів ЄС, за винятком Мексики та Норвегії. У 2021 році ЄС був чистим інвестором у 9 із 10 найбільших напрямків для зовнішніх інвестиційних потоків, за винятком Кайманових островів.

Top 10 partners for flows of extra-EU foreign direct investment, EU, 2021 (€ billion)

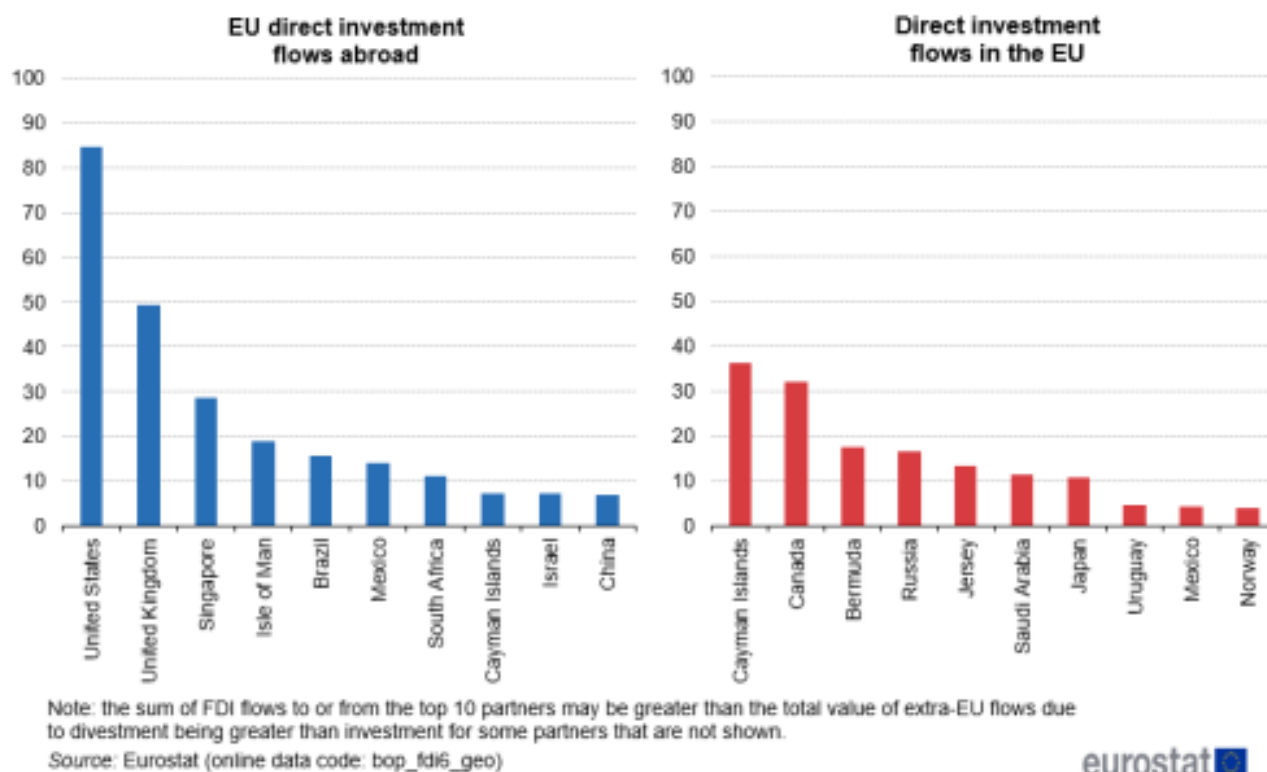


Рисунок 2.16. 10 найбільших партнерів для потоків прямих іноземних інвестицій з-за меж ЄС, 2021 млрд євро

Джерело: Євростат

За даними Євростату, динаміка прямих іноземних інвестицій в авіаційний транспорт окремих європейських країн виглядає так:

Велика Британія: 2015 рік - 1,1 млрд євро 2020 рік - 0,3 млрд євро

Німеччина: 2015 рік – 0,5 млрд євро 2020 рік - 0,9 млрд євро

Франція: 2015 рік – 0,8 млрд євро 2020 рік – 0,2 млрд євро

Іспанія: 2015 рік – 0,3 млрд євро, 2020 рік – 0,1 млрд євро

Польща: 2015 рік – 0,1 млрд євро 2020 рік – 0,2 млрд євро

Як бачимо, через пандемію 2020 року відбулося істотне скорочення інвестицій в авіагалузі провідних країн ЄС. Винятком є Німеччина та Польща з зростанням інвестицій.

У США найбільш інвестиційно привабливими вважаються наступні авіакомпанії:

1. Delta Air Lines

Ця авіакомпанія є рушійною силою більшості останніх інновацій у галузі. Delta, що базується в Атланті, розпочала цикл консолідації, який допоміг стабілізувати бізнес, коли вона придбала Northwest Airlines у 2008 році, і вона змінила ціни, щоб краще конкурувати з дискаунтерами. Delta навіть купила нафтопереробний завод, щоб забезпечити доступ до поставок авіаційного палива.

Зовсім нещодавно Delta була попереду зграї, коли справа дійшла до укладення нової трудової угоди зі своєю надзвичайно важливою групою пілотів. Куди йде Delta, її конкуренти слідують.

Після пандемії Delta має стабільний баланс і відносно міцні трудові відносини, що робить її хорошим вибором для того, щоб бути одним з перших міжнародних перевізників, які повністю одужали.

2. Southwest Airlines

Southwest Airlines була оригінальним дискаунтером, але тепер це один із титанів галузі, а не просто стартап. Авіакомпанія, що базується в Далласі, залишається єдиним великим перевізником, який ніколи не потрапив до суду у справах про банкрутство, і її спрощені операції мають послужний список того, що вони залишаються прибутковими навіть у боротьбі з конкурентами.

Бездоганна репутація Southwest зазнала кількох ударів після пандемії. Під час святкового сезону 2022 року в авіакомпанії стався гучний збій у розкладі, а проблеми із застарілою IT-інфраструктурою призвели до чергового загальносистемного припинення руху літаків у квітні.

Але навіть якщо це не південний захід старого, авіакомпанія загалом є надійним оператором, який залишається лідером за витратами. Він також має найкращий у галузі баланс, що робить його фаворитом для інвесторів через його здатність виживати.

3. United Airlines Holdings

United має великі підрозділи, які обслуговують Кремнієву долину та енергетичний сектор США, а також велику мережу по всій Азії. Висока циклічна природа цих ринків означає, що результати United's можуть змінюватися та відпливати з технологіями або енергія.

Компанія United, яка базується в Чикаго, історично викликала заздрість у галузі завдяки своїй великій присутності на ключових бізнес-ринках і здатності пропонувати неперевершене сполучення для корпоративних мандрівників. Його перевага зменшилася під час пандемії, але його мережа все ще є ключовою перевагою United.

Важливо для інвесторів те, що ця компанія, яка довго не працювала, тепер має стабільну та прогресивну команду менеджменту, яка добре попрацювала над модернізацією своєї довгострокової діяльності.

4. Аляскинська авіагрупа

Аляска, як впливає з її назви, була в основному зосереджена на тихоокеанському північному заході США протягом більшої частини своєї історії. Але завдяки покупці Virgin America у 2016 році компанія зараз є головним гравцем на Західному узбережжі до південної Каліфорнії, а також має трансконтинентальний бізнес.

Аляска історично співпрацювала зі своїми більшими конкурентами, надаючи своїм клієнтам доступ до всієї земної кулі, а своїм партнерам — більше послуг на невеликих ринках північно-західної частини Тихого океану. Сьогодні Аляска найбільш тісно пов'язана з American Airlines Group (AAL 3,55%).

Протягом багатьох років Аляска здобула репутацію надійного оператора, який перевершив своїх більших конкурентів. Авіакомпанія зіткнулася з певними труднощами під час інтеграції Virgin America, але відновила висоту і знову стала однією з найбільш інтригуючих інвестицій у секторі.

5. Frontier Group Holdings

Frontier є одним із нової породи дисконтних перевізників, які надають дуже мало, окрім місця за ціною квитка, стягуючи плату за дрібні надбання, як-

от напої та ручна поклажа, які інші авіакомпанії надають безкоштовно.

Бізнес-модель є предметом багатьох скарг і жартів, але споживачі, чутливі до ціни, пакують літаки. А завдяки своїй структурі низької вартості Frontier може виграти цінову війну майже з будь-яким іншим перевізником на своєму ринку.

Frontier навряд чи коли-небудь поповнить ряди глобальних авіакомпаній, таких як Delta або United, і, можливо, ніколи не насолодиться масштабом Southwest. Але вона пропонує нішевий продукт, який зробив її найшвидше зростаючою авіакомпанією в США, і має великий список реактивних літаків на замовлення для майбутнього розширення.

Конкуренція серед авіакомпаній постійно змінюється. У 2021 році дві авіакомпанії -- Sun Country Airlines (SNCY 1,12%) і Frontier – залучили публічні ринки для розширення капіталу через первинні публічні пропозиції. А минулого року Frontier і JetBlue Airways (JBLU 2,14% SAVE (Spirit Airlines) бере участь у війні ставок для), намагаючись створити новий центр знижок.

JetBlue виграла війну торгів, але її угода зі Spirit чекає нелегкого підйому, щоб отримати дозвіл регулятора. Поки що незрозуміло, чи інші авіакомпанії підуть тим самим шляхом до більшої консолідації. Але інвесторам слід очікувати більших змін і потенційно нової конкуренції в наступні роки.

Визначаючи об'єкт інвестування в авіації, беруть до уваги, як правило, наступні показники:

RASM

Скорочення від доходу на доступну милю сидіння, RASM є показником прибутковості авіакомпанії. Місця-милі компанії – це кількість місць, наданих авіакомпанією, помножена на кількість миль, які пролетіли літаки авіакомпанії. Розподіл доходу на пасажирські милі дорівнює RASM авіакомпанії.

RASM важливий, оскільки всі рейси мають різні тарифи та структури витрат залежно від багатьох змінних, включаючи відстань польоту та тип літака. Простий погляд на загальні доходи чи витрати не дасть повної картини.

RASM авіакомпанії допомагає визначити, чи продає вона квитки за будь-

яку ціну лише для того, щоб заповнити місця, чи вона має достатню цінову потужність, щоб продавати місця для прибутку. Дві різні авіакомпанії можуть мати повні літаки, але як інвестор ви хочете зосередитися на тій, яка може зробити це з високою.

CASM

Скорочено від витрат на доступну милю сидіння, CASM — це загальні витрати авіакомпанії, поділені на кількість доступних місць, а потім помножені на милі. Він вимірює витрати так само, як RASM вимірює продажі.

Коефіцієнт навантаження

Коефіцієнт завантаження показує, наскільки добре авіакомпанія заповнює свої місця. Для окремого рейсу це так само просто, як сказати, що 60 із 79 місць були заповнені. Але для великої авіакомпанії це просте визначення не дає повної інформації через різницю в часі польотів. Авіакомпанії розраховують загальносистемний коефіцієнт завантаження, вимірюючи, скільки місць було заповнено на кожну пройдену милю. Великі авіакомпанії нададуть цю інформацію в звітах про прибутки та конференц-дзвінках, але інвестори можуть розрахувати її вдома, поділивши дохід у пасажирських милях (як згадувалося вище, кількість пасажирів на рейсі, помножена на кількість пройдених миль), на вільне місце. миль.

Індустрія авіаперевезень залишається циклічною, але пандемія довела, що зараз компанії достатньо сильні, щоб витримувати важкі умови роботи без необхідності банкрутства.

Висновки до розділу 2

Аналіз динаміки іноземних інвестицій у авіатранспортну галузь України у 2010-2022 роках свідчить про скорочення обсягів фінансування авіаційної галузі з 2013 по 2015 рік. Пожвавлення інвестиційної діяльності розпочалося лише у 2016 році з активізацією курсу України на європейську інтеграцію та пожвавлення економічних та соціальних зв'язків з Європою, та тривало до 2019 року, коли іноземні авіакомпанії відкривали рейси в Україну, адже збільшення

попиту було викликано наданням Україні безвізового режиму. У 2020 році інвестиційна активність в авіаційний транспорт знизилась водночас з попитом на авіаційні перевезення внаслідок карантинних обмежень багатьох країн. У 2021 році пожвавлення в авіаційній сфері після уповільнення захворювань та зняття обмежень, необхідність вкладення додаткових витрат у протипандемічні заходи знов викликало збільшення обсягів інвестицій майже на передковідний рівень, проте війна, що почалася на початку 2022 року в Україні суттєво збільшила ризики іноземних інвесторів та закриття повітряного простору над країною знизило потреби в інвестиціях в авіаційну галузь.

РОЗДІЛ 3

СТРАТЕГІЯ ЗАЛУЧЕННЯ ІНОЗЕМНОГО ІНВЕСТУВАННЯ ДЛЯ ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ АВІАТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

3.1 Визначення основних напрямів відновлення та розвитку авіатранспорту України

Перед повним вторгненням авіаційна сфера України успішно інтегрувалася в європейську авіаційну екосистему. Після завершення війни значні інвестиції у відновлення пошкоджених аеропортів можна залучити через приватизацію або концесії, оскільки останнім часом концесійні угоди стають популярними в Східній Європі. Адаптація цього досвіду для української авіаційної галузі не є надто складною задачею.

Проте, залучення міжнародних інвестицій в авіаційний транспорт України та в економіку загалом може бути пов'язано з високими ризиками, оскільки геополітичні події в Росії можуть значно вплинути на функціонування галузі, що має за основну мету забезпечення безпеки польотів. Крім того, важливо враховувати, що після війни можливе обмеження подорожей та торговельних відносин між Росією та Україною, що може суттєво вплинути на міжнародний потік товарів і людей.

З урахуванням величезних збитків, завданих транспортній інфраструктурі, що оцінюються в понад 40 мільярдів доларів США за даними Київської Школи Економіки, важливо акцентувати увагу на відновленні не лише пошкоджених об'єктів, але й на впровадженні інституційних механізмів для ефективного функціонування інфраструктури та надання послуг. Розгляд можливості залучення приватного капіталу є необхідним, оскільки державні кошти, включаючи донорську допомогу, можуть бути недостатніми для повного та швидкого фінансування робіт з відновлення.

З метою розвитку авіаційного транспорту до 2030 року прийнята стратегія, яка передбачає значні інвестиції. Програма розвитку регіональних аеропортів, фінансована за рахунок гранту ЄС, має за мету розробку

стратегічних проектів у сфері транспорту. Інвестиції в реконструкцію регіональних аеропортів оцінюються від 361 до 500 мільйонів євро.

Необхідно провести дослідження регіональних аеропортів для визначення відповідності інфраструктури та бюджету реконструкції, а фінансування може здійснюватися за рахунок грантів, кредитів міжнародних фінансових інституцій та фондів країн-партнерів. Реконструкція аеропорту "Жуляни" для прийому літаків A321/B737-900 може бути здійснена за рахунок кредитів, а розвиток доріг та громадського транспорту до аеропорту - за рахунок місцевого бюджету.

Розвиток транзитної інфраструктури в аеропорту "Бориспіль" передбачає зменшення частки прибутку, що спрямовується до державного бюджету. Будівництво пасажирських та вантажних терміналів в аеропортах планується здійснити за рахунок їх власників та у формі державно-приватного партнерства.

Очікується, що реалізація стратегії призведе до:

- Імплементатії норм ЄС в авіаційне законодавство України;
- Інтеграції в Спільний авіаційний простір з ЄС;
- Створення конкурентоспроможного авіаринку європейського рівня;
- Лібералізації авіасполучень з країнами Європи, Америки, Азії, Африки та Близького Сходу;
- Оновлення та збільшення флоту українських авіакомпаній;
- Створення механізму забезпечення соціально важливих авіаперевезень;
- Підвищення мобільності населення до рівня країн ЄС;
- Створення системи кібербезпеки цивільної авіації;
- Створення єдиного центру збору та аналізу подій в цивільній авіації;
- Впровадження інформаційної системи авіаційної безпеки;
- Підвищення екологічності авіатранспорту;
- Економії бюджетних коштів за рахунок прозорої системи державних закупівель та залучення міжнародних організацій;

- Модернізації аеропортів зі збереженням державної власності, приведення інфраструктури регіональних аеропортів у відповідність до міжнародних стандартів;
- Прийняття законодавства для концесійного управління транспортною інфраструктурою з урахуванням міжнародного досвіду;
- Залучення приватних інвестицій в аеропорти та авіакомпанії;
- Впровадження системи управління державними аеропортами та частками в інших аеропортах;
- Впровадження єдиного транспортного квитка, в т.ч. для авіаперельотів;
- Перерозподіл вантажних авіапотоків на аеропорти України, розбудова мультимодальних транзитних сполучень;
- Відновлення транзитного потенціалу повітряного простору, підвищення пасажирських транзитних потоків через Бориспіль;
- Інтеграція аеронавігаційної системи України в європейську;
- Впровадження повітряного простору вільних маршрутів, супутникової навігації;
- Створення інфраструктури зв'язку, навігації та спостереження відповідно до Європейського мастер-плану;
- Посилення конкурентних позицій Украероруху на європейському ринку;
- Наближення показників Украероруху до середньоєвропейських;
- Відновлення повітряного руху над у майбутньому деокупованою Східною та Південною Україною та над відкритим морем;
- Впровадження нормативно-правового регулювання безпілотної авіації;
- Впровадження інтегрованих систем управління в авіакомпаніях;
- Збільшення зайнятості в галузі;
- Створення сучасних навчальних центрів для пілотів;
- Приведення системи авіаційної освіти у відповідність до стандартів

EASA.

Очікувані показники розвитку, що визначено стратегією до 2030 року, є наступними:

- Зростання пасажиропотоку до 71,2 млн на рік
- Зростання частки регіональних аеропортів до 50%
- Збільшення частки лоукостерів до 35%
- Збільшення кількості авіаподорожей на душу населення до 0,5-1
- Здешевлення квитків до 25-30 євро
- Збільшення внутрішніх рейсів в 3 рази, міжнародних - в 2 рази
- Залучення транзитних вантажів в аеропорти
- Створення мультимодальних хабів в аеропортах
- Збільшення транзитних польотів через повітряний простір в 3 рази
- Зростання показника IFR movements на 5,1% щорічно
- Залучення 500 млн доларів приватних інвестицій

Реалізація Стратегії має потенціал позитивно вплинути на розвиток економіки та авіатранспортної галузі України. Проте, на сьогоднішній день, наслідки військових дій на території країни роблять досягнення визначених цілей вкрай складним завданням. Великі підприємства, такі як ДП "Украерорух", ДП "МА "Бориспіль", ДП "МА "Львів", ДП "МА "Одеса", зазнали значних збитків через знищення та пошкодження державного майна, включаючи інфраструктурні об'єкти, устаткування та автотранспорт, внаслідок військової агресії російської федерації проти України. Призупинення авіасполучень, зменшення доходів авіакомпаній та припинення сплати податків і зборів призвели до непрямих збитків у секторі

.З 19 діючих цивільних аеропортів, аеродромні комплекси (злітно-посадкові смуги, будівлі, споруди) у 12 аеропортах зазнали руйнувань. Приблизні збитки аеропортів та аеронавігаційного обладнання оцінюються приблизно в 200 млрд гривень. У зв'язку з військовим станом, повітряний простір України був закритий для цивільної авіації, призводячи до припинення операційної діяльності як українських, так і іноземних авіакомпаній.

Авіаційний персонал, який є невід'ємною частиною галузі, втрачає кваліфікацію та навички через вимушений простій, а видані сертифікати стають під загрозою втрати легітимності. Проекти модернізації аеродромної інфраструктури, зокрема в рамках Державної цільової програми розвитку аеропортів до 2023 року, були призупинені.

Ключові виклики включають відновлення об'єктів інфраструктури, пошкоджених військовою агресією, та відновлення надання послуг аеронавігаційного обслуговування в повітряному просторі України. З іншого боку, можливості включають відновлення авіаційних та вантажних перевезень та досягнення попереднього рівня пасажиропотоку.

1) Відбудова та подальший розвиток аеропортової інфраструктури України:

- Модернізація регіональних аеропортів та приведення їхнього технічного стану у відповідність до стандартів ІКАО.
- Пріоритизація проектів відновлення/будівництва аеропортів на основі визначених критеріїв.
- Забезпечення фінансування відновлення мережі аеропортів на основі аудиту збитків транспортної інфраструктури.
- Продовження розвитку аеропорту ДП «МА «Бориспіль» та ДП «МА «Львів» за вузловою (хабовою) моделлю.
- Створення Фонду розвитку аеропортів як спецфонду Держбюджету.
- Створення керуючої компанії або державного органу для управління аеродромними комплексами, побудованими за рахунок держави та перебувають у державній власності.

2) Лібералізація та недискримінаційне регулювання ринків авіаперевезень:

- Зняття обмежень на міжнародне регулярне повітряне сполучення.
- Розширення мережі міжнародних повітряних сполучень з країнами-партнерами.

- Збільшення частки авіаційних перевізників, що працюють за моделлю «лоу-кост».

- Створення національного авіаційного перевізника.

- Розвиток вантажних авіаційних перевезень.

3) Відновлення надання послуг з аеронавігаційного забезпечення в повітряному просторі України та розвиток його транзитного потенціалу:

- Забезпечення фінансування стабільної роботи ДП ОПР «Украерорух».

- Відновлення аеродромно-диспетчерських веж, засобів зв'язку, навігації та спостереження системи організації повітряного руху (ОПР).

- Реорганізація ДП ОПР «Украерорух» з урахуванням поточних обставин.

- Забезпечення комплексу заходів щодо відновлення транзитного потенціалу повітряного простору України.

4) Виконання Угоди про спільний авіаційний простір:

- Адаптація національного законодавства до законодавства ЄС.

Ключові обмеження/рамка:

- Триваюча широкомасштабна військова агресія російської федерації проти України.

- Дефіцит фінансування для утримання авіаційної галузі під час військової агресії та робіт з відновлення пошкоджених об'єктів авіаційної та аеронавігаційної інфраструктури.

- Адаптація національного законодавства до законодавства ЄС.

Відповідно до затвердженої стратегії розвитку авіаційного транспорту, основними завданнями та кроками за етапами є:

- Етап 1: Відбудова та модернізація аеропортів.

- Етап 2: Лібералізація та розвиток ринків авіаперевезень.

- Етап 3: Відновлення аеронавігаційного забезпечення та транзитного потенціалу.

- Етап 4: Адаптація національного законодавства до законодавства ЄС.

5) Підтримка галузі повітряного транспорту:

- Підтримка авіакомпаній з боку держави, зокрема виконання суспільно-

важливих перевезень та зниження акцизу на паливо.

- Збереження авіаційного персоналу України та підтримка його кваліфікації.

- Підтримка Державіаслужби у здійсненні функцій з нагляду та контролю за суб'єктами авіаційної діяльності, які розташовані за межами України в умовах воєнного стану.

- Вдосконалення порядку укладання договорів оренди майна та проведення публічних закупівель.

Головні пріоритети та акценти у відновленні авіатранспортної галузі відповідно до затвердженої стратегії є::

1) Створення умов для збереження у належному функціональному стані об'єктів авіаційної інфраструктури на підконтрольних Україні територіях:

- Врахування кількості населення кожної області, включаючи внутрішньо переміщених осіб та громадян, які отримали травми під час війни.

- Оцінка виробничих потужностей, які не зазнали пошкодження та тих, які потребують відновлення.

- Врахування туристичного та бізнес-потенціалу кожної області.

2) Розроблення проекту нової національної стратегії розвитку галузі цивільної авіації:

- Спроектування нової стратегії, зокрема у частині оптимального ринкового позиціонування аеропортів.

- Узгодження з Генеральними планами відновлення життєдіяльності регіонів.

3) Реалізація проекту «План заходів ДП «Украерорух» з відновлення аеронавігаційного обслуговування у повітряному просторі України.

4) Створення умов для збереження кваліфікації авіаційного персоналу України.

5) Адаптація національного авіаційного законодавства до законодавства ЄС в рамках виконання Угоди про САП.

Етап відновлення (середньостроковий) – «Відновлення, перезапуск

економіки та інститутів» 2023 – 2025 рр.:

У разі затягування активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2023 р., а дана фаза буде перенесена на 2024-2026 рр.

Основні завдання/кроки за етапами:

- Етап 1: Створення умов для збереження об'єктів авіаційної інфраструктури.
- Етап 2: Розроблення нової стратегії галузі цивільної авіації та узгодження з Генеральними планами відновлення регіонів.
- Етап 3. Реалізація плану заходів ДП «Украерорух» та створення умов для збереження кваліфікації персоналу.
- Етап 4: Адаптація національного авіаційного законодавства до законодавства ЄС в рамках Угоди про САП.

Головні пріоритети/акценти:

- 1) Відновлення функціонування аеропортів України, які не зазнали пошкоджень внаслідок воєнних дій:
 - Забезпечення потреб населення в авіаперевезеннях.
- 2) Здійснення оцінки стану пошкодженого/зруйнованого майна на об'єктах авіаційної інфраструктури та прийняття рішень стосовно доцільності її відновлення:
 - Урахування Генеральних планів відновлення життєдіяльності регіонів та планів розвитку транспортного сполучення іншими видами транспорту.
- 3) Модернізація регіональних аеропортів (орієнтовно 5-7):
 - Врахування потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.
 - Приведення технічного стану у відповідність до сучасних стандартів ІКАО для обслуговування нових типів повітряних суден.
- 4) Відновлення надання послуг з аеронавігаційного обслуговування в повітряному просторі України.
- 5) Створення умов для стимулювання відновлення та розвитку

повітряного сполучення:

- а. Надання державними банками авіакомпаніям, аеропортам та ДП «Украерорух» довгострокових кредитів під мінімальний відсоток.

- б. Адресна дотація для аеропортів на розмір сплати податку на землю та рентних платежів або відтермінування сплати податку.

- с. Вдосконалення порядку укладання договорів оренди майна та проведення публічних закупівель.

- д. Впровадження компенсації українським авіакомпаніям витрат у зв'язку з необхідністю обльоту території РФ та Білорусі.

6) Деретуляція діяльності та створення умов для розвитку авіації загального призначення.

7) Встановлення вимог до безпілотних ПС, їх експлуатації та вимог до дистанційних пілотів.

8) Розробка нової Державної цільової програми розвитку аеронавігаційної системи України.

9) Створення національного авіаційного перевізника.

10) Створення керуючої компанії або державного органу з управління аеродромними комплексами, які збудовано за рахунок держави і які перебувають у державній власності.

11) Удосконалення фінансової моделі підтримки розвитку авіаційної інфраструктури та реалізації стратегічних проектів регіональними аеропортами, в тому числі через державно-приватне партнерство та комплексні міжнародні програми з пільговими умовами фінансування.

12) Впорядкування правових, експлуатаційних та фінансових відносин між власниками аеродромів та їх фактичними експлуатантами, в тому числі в рамках проектів державно-приватного партнерства.

13) Корпоратизація ДП МА «Бориспіль».

14) Розробка нової програми авіаційної безпеки, яка враховує реалії життя в умовах воєнного стану.

Етап модернізації (стратегічні) - «Структурна модернізація та повноцінна

інтеграція до ЄС» 2026 – 2032 рр.

Відновлення та розвиток авіатранспорту України після вторгнення Росії:

1. Перетворення аеропорту ДП «МА «Бориспіль» в головний авіаційний хаб Східної Європи:

- Розвиток інфраструктури та сервісів для підвищення привабливості аеропорту для міжнародних пасажирів та авіакомпаній.

2. Модернізація регіональних аеропортів:

- Врахування потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

- Забезпечення інфраструктури, придатної для обслуговування сучасних повітряних суден.

3. Реалізація Державної цільової програми розвитку аеронавігаційної системи України.

4. Створення Фонду розвитку аеропортів:

- Як спецфонду Держбюджету для фінансування стратегічних проектів розвитку аеропортів.

5. Розвиток мультимодального вантажного центру:

- У форматі державно-приватного партнерства для ефективного управління та розвитку вантажних перевезень.

6. Розвиток нових технологій для переходу до авіаційного палива (sustainable aviation fuels, SAF):

- Застосування глобальних ринкових заходів для зниження емісії вуглецю (CO₂) в рамках Системи компенсації та скорочення викидів CO₂ для міжнародної авіації (програма CORSIA).

Основні напрямки відновлення та розвитку:

- Оновлення авіапарку:

- Закупівля нових, економічних та технічно досконалих повітряних суден для зниження витрат та підвищення конкурентоспроможності.

- Модернізація аеропортів:

- Впровадження новітніх технологій для підвищення пропускної

спроможності, безпеки та комфорту пасажирів.

- Розвиток лоукост авіаперевезень:

- Збільшення обсягів пасажиропотоку та підвищення доступності авіаподорожей.

- Підготовка висококваліфікованих авіаційних фахівців:

- Розвиток навчальних закладів галузі для забезпечення потреб у кадрах.

- Залучення стратегічних іноземних інвесторів:

- У розвиток аеропортів та створення спільних авіакомпаній.

Реалізацію цих заходів пропонується реалізувати за допомогою фінансової угоди між Україною та Європейським інвестиційним банком для реалізації даної стратегії ратифікована Законом України від 14 липня 2021 року №1645-IX.

3.2. Перспективи та можливості залучення іноземних інвестицій в авіаційний транспорт України

Незважаючи на воєнні події в Україні, країна залишається привабливою для іноземних інвесторів. Протягом трьох місяців існування інвестиційної платформи Advantage Ukraine отримала понад 500 пропозицій з перспектив інвестування в Україні. Серед них різноманітні проекти та пропозиції щодо торговельної співпраці. Більшість запитів надійшли від українських портфельних та стратегічних інвесторів з Сполучених Штатів Америки, а також інших європейських країн, таких як Німеччина, Велика Британія, Бельгія та Данія, а також з Кореї.

Після отримання перемоги Україною очікується, що країна стане однією з найпривабливіших у світі для інвесторів. Зараз ведуться активні заходи для того, щоб розпочати інвестиційний процес у відновлення України якнайшвидше, навіть не дочекавшись завершення конфлікту. Існує впевненість у необхідності масового втручання прямих іноземних інвестицій, а також у потенціалі мобілізації ресурсів експортних кредитних агентств для

гарантування кредитних ризиків при фінансуванні інфраструктурних проєктів.

Проєкти інфраструктури та логістики визнаються одними з найбільш привабливих для інвестиційних можливостей. Географічне положення України, яке робить її важливим транзитним коридором, робить країну ключовим гравцем у торгівлі. Логістика, зокрема, забезпечена розвинутою мережею залізниць, автомобільних доріг, портів та аеропортів.

Транспортні вузли України легкодоступні для всіх видів транспорту, і більшість вантажів перевозяться автомобільним транспортом. Залізничний транспорт демонструє велику кількість тонн на кілометр, а 70% експорту проходить через порти.

Низка інвестиційних переваг була відома і до воєнних подій. Географічне розташування на перетині доріг Європи, Азії та Близького Сходу робить Україну потужним гравцем. Крім того, країна визначається як одна з найбільш доступних та конкурентоспроможних за вартістю для розміщення бізнесу в Європі.

Україна має угоди про вільну торгівлю з 46 країнами, включаючи ЄС, Велику Британію, ЕФТА, Канаду, Ізраїль та інші. Після в'їзду в країну не вимагається карантин, що полегшує торгівельні операції.

Україна, яка активно розвиває цифрові технології та сприяє будівництву цифрової держави, пропонує сучасні цифрові послуги для громадян і бізнесу.

Безперечною перевагою є велика кількість кваліфікованої робочої сили в Україні, де понад 70% населення має вищу чи середню освіту. Країна славиться своїми інноваційними підприємцями та стартапами, що генерують креативні ідеї.

Інвестування в відновлення України сприяє будівництву майбутнього члена ЄС, що забезпечить доступ до європейського правового простору та внутрішнього ринку.

Позитивні та негативні трансформації, які вплинули на бізнес-середовище в Україні:

Позитивні зміни, які покращили бізнес-клімат в Україні:

1. Надання Україні статусу кандидата на вступ до ЄС.
2. Скасування мит та квот на український експорт.
3. Впровадження "транспортного безвізу".
4. Включення українських логістичних шляхів до індикативних мап Трансевропейської транспортної мережі (TEN-T).

Негативні фактори, що впливають на інвестиційний клімат:

1. Повномасштабна військова агресія Росії проти України.
2. Атаки на українську енергосистему.
3. Корупція.

Ці інвестиції стикаються з викликами трьох криз: кліматичної, енергетичної та кризи, спричиненої війною Росії проти України.

Низка недоліків включає проблеми правоохоронної та судової систем, високу бюрократизацію дозвільних процесів, системну корупцію та традиційну закритість окремих галузей для іноземних інвестицій. Від 24 лютого додалися військові ризики та пов'язані із ними ризики знищення або захоплення активів, руйнування інфраструктури, логістичні труднощі, форсмажорні обставини платежів та неможливість залучення іноземних позик та страхування.

Початок повномасштабної війни в Україні призвів до зниження інтегрального показника Індексу інвестиційної привабливості України в першому півріччі на пів пункту — до 2,17 пункту. Друга половина 2022 року відзначилася деяким відновленням — до 2,48 пункту, що відповідає рівню 2020 року, коли пандемія Covid-19 активізувалася. Прес-служба Європейської Бізнес Асоціації (ЄБА) повідомляє про це.

Оцінка поточного стану інвестиційного клімату залишається найнижчою серед усіх компонентів Індексу. Половина топ-менеджерів вважають інвестиційний клімат радше несприятливим. За піврік зменшилася кількість респондентів, які вважають інвестиційний клімат вкрай несприятливим — з 53 до 37 відсотків. Нейтрально його оцінюють 8 відсотків, а ще 5 відсотків вважають його сприятливим — підкреслюють у ЄБА.

Європейська Бізнес Асоціація вказує на певне пом'якшення оцінки

піврічної динаміки інвестиційного клімату порівняно з попереднім періодом. Хоча 45 відсотків опитаних топ-менеджерів спостерігають негативну динаміку, 33 відсотки вважають, що не побачили значних змін у діловому кліматі, а 22 відсотки повідомили про його покращення.

У прогнозах на 2023 рік, у першому півріччі 32 відсотки топ-менеджерів очікують подальше погіршення ситуації, а 46 відсотків вважають, що інвестиційний клімат не зазнає істотних змін. Ще 22 відсотки респондентів впевнені у покращенні ситуації. 99 відсотків компаній Європейської Бізнес Асоціації у 2023 році продовжать працювати на українському ринку, незважаючи на війну, а 63 відсотки навіть у воєнний час будуть інвестувати в Україну.

Директори компаній детально розкривають свої стратегії інвестування на 2023 рік, вдавшись у попередньо сплановану розподіл витрат. Головні напрями фінансування включають зарплати, податки, сталий розвиток, цифрові технології, внутрішні процеси, енергоефективність та логістику.

Наголошується, що лише 17% нових інвесторів знайдуть вигідним входження в український бізнес-сегмент. У контексті суттєвого державного впливу на економіку України, залучення зовнішніх інвестицій стає складною водночас економічною та політичною задачею.

Сучасна реальність вимагає уваги не лише до зростання привабливості української економіки для іноземних інвесторів, а й до використання цих інвестицій для активізації внутрішнього платоспроможного попиту та сприяння інноваційному впливу на вітчизняне виробництво. Навіть у звіті про існуючі труднощі, транспортна інфраструктура є однією з найпривабливіших сфер для інвесторів, оскільки Україна є важливим транспортним вузлом.

Важливим об'єктом інвестування є транспортна галузь, оскільки уряд України визначив її як пріоритетну, забезпечуючи сприятливі умови для інвестицій. Незважаючи на наявність законодавства, регулюючого концесійну діяльність у сфері транспорту, на сьогоднішній день діючих концесійних договорів немає.

Очевидність доцільності залучення інвестицій для економіки України обумовлена необхідністю значних витрат на її реструктуризацію, які неможливо покрити власними ресурсами. Залучення кредитів від міжнародних фінансових організацій, таких як Світовий банк та Європейський банк реконструкції та розвитку, а також від окремих країн та приватних компаній, стає необхідністю. Це призводить до необхідності створення сприятливих умов для іноземних інвесторів та розвитку ефективного механізму залучення зовнішнього капіталу.

Для підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі, визначеної як пріоритетної, розглядається перспективна модель фінансування, орієнтована на створення сприятливих умов. Державно-приватне партнерство, зокрема в формі концесій, визнається ефективним напрямом залучення недержавних коштів для фінансування розвитку транспортного сектору, особливо в сферах платних доріг, залізничного будівництва, аеропортів та міського громадського транспорту.

На фоні світового досвіду стимулювання виробництва та використання економічних і екологічних транспортних засобів, раціонального розподілу попиту на транспортні послуги, розумної організації перевезень і впровадження ефективних транспортних технологій визнається ключовими завданнями. Співпраця з міжнародними організаціями сприятиме поліпшенню іміджу України та привертанню іноземних інвесторів.

Модернізація економіки України вимагає активізації транспортно-транзитного потенціалу на принципах інтенсивного розвитку. Залучення інвестиційних ресурсів, як внутрішніх, так і зовнішніх, сприятиме швидкій трансформації транспортної галузі та впровадженню стратегічних проектів. Підтримка від ЄС, іноземних банків та фінансових інститутів в формі бюджетної підтримки та позик дозволить реалізувати модернізаційні проекти в Україні.

Поліпшення інвестиційного клімату в транспортній галузі можливе завдяки активному співробітництву з міжнародними організаціями, що

сприяють залученню інвестицій до країн-партнерів. Це сприятиме збільшенню інтересу іноземних інвесторів до інвестиційного потенціалу України та позитивно вплине на імідж країни за кордоном. Розглядання транспортного комплексу як ключового елементу стійкого економічного розвитку свідчить про важливість оптимального його функціонування та виокремлення додаткових резервів для зростання. Збільшення міжнародного співробітництва та розвиток інформаційних технологій мають сприяти створенню транснаціональних корпорацій і забезпечити необхідні умови для інтеграції на різних рівнях – від галузевого до міжнародного.

Авіаційна галузь як українська, так і європейська, стикається з численними викликами у процесі відновлення нормального авіапересування до України. Відновлення повноцінного руху авіаперевізників між Європою та Україною вимагатиме консолідованої підтримки та спільних зусиль експертів авіаційної галузі. Незважаючи на це, компанія Ryanair вирішила взяти на себе ініціативу і представила амбіційний інвестиційний план на відновлення української авіаційної індустрії зі спрямованими на це інвестиціями у розмірі 3 мільярдів доларів.

На фоні воєнного конфлікту, збереження авіаційної інфраструктури та навчання персоналу залишається головним пріоритетом. Що стосується відновлення польотів, то воно стане можливим лише після того, як ситуація з безпекою буде дозволяти. Керівництво Державіаслужби та авіаційних підприємств вже активно розробляє рішення та інвестиційні плани, спрямовані на оперативне введення літаків в експлуатацію.

Інвестиційний план також враховує намір Ryanair повернутися на український ринок з низькими тарифами всього за вісім тижнів після відновлення повітряного простору. Це передбачає здійснення 600 рейсів на тиждень з основних аеропортів України. Раніше Ryanair була другою за величиною авіакомпанією в Україні до подій лютого 2022 року. Після відбиття російського вторгнення і відновлення повітряного простору над Україною, компанія виражає готовність повернутися та з'єднати основні аеропорти

України з понад двадцятьма столицями ЄС.

Зокрема, у планах Ryanair - щоденні внутрішні рейси між Києвом, Львовом і Одесою, як тільки ці аеропорти будуть готові до обслуговування. Загалом, протягом перших дванадцяти місяців після повернення, Ryanair планує надати понад 5 мільйонів місць для пасажирів як на зовнішніх, так і на внутрішніх рейсах в Україні.

3.3. Формування ефективної інвестиційної стратегії залучення іноземного інвестування для відновлення та розвитку авіатранспорту України

На теперішній час задача відновлення авіатранспортної галузі вимагає залучення іноземних інвестицій більшою мірою, ніж це передбачено стратегією розвитку авіаційного транспорту до 2030 року. Для цього доцільно використати фінансування Інвестиційною платформою Політикою Сусідства ЄС (NIP), механізмом, спрямованим на мобілізацію додаткового фінансування для фінансування капіталомістких інфраструктурних проєктів у країнах-партнерах ЄС, охоплених Європейською політикою сусідства (ENP) у таких секторах, як транспорт, енергетика, навколишнє середовище та соціальний розвиток. NIP є невід'ємною частиною Європейського фонду сталого розвитку (EFSD), який є першою опорою «Плану зовнішніх інвестицій ЄС».

В рамках її планується реалізація Програма з відновлення України Угода: AA-010586-001 Рамкова угода з Європейським інвестиційним банком Програма з відновлення України.

Основні можливі напрямки її реалізації зображено на рис.3.2.



Рис. 3.2. Основні напрямки реалізації Програма з відновлення України

Відповідно до прийнятого нормативного документу, передбачається три сценарії: базовий оптимістичний та песимістичний, плановані результати яких надано у табл.3.1, 3.2, 3.3.

Таблиця 3.1

Сценарії впливу залучених інвестицій в авіатранспорту галузь на економіку України за базовим сценарієм

Показники	2016	2020	Прогноз 2025	Прогноз 2030
кількість пасажирів, млн пасажирів	13	20	27	36
обсяг інвестицій (власні та залучені кошти), млн грн	616	616	616	616
прогноз річних доходів аеропортів, млрд грн	5	7	10	15
прогноз річних доходів авіакомпаній, млрд грн	19	30	41	53
оціночний кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни, млрд грн	75	114	159	212
оцінка росту кількості робочих місць в авіації, тис робочих місць	44	69	94	122

Таблиця 3.2

Сценарії впливу залучених інвестицій в авіатранспорту галузь на економіку України за реалістичним сценарієм

Показники	2016	2020	Прогноз 2025	Прогноз 2030
кількість пасажирів, млн пасажирів	13	24	44	71
обсяг інвестицій (власні та залучені кошти), млн грн	616	8 956	6 556	616
прогноз річних доходів аеропортів, млрд грн	5	8	15	25
прогноз річних доходів авіакомпаній, млрд грн	19	30	41	53
оціночний кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни, млрд грн	75	137	253	408
оцінка росту кількості робочих місць в авіації, тис робочих місць	44	83	152	245

Сценарії впливу залучених інвестицій в авіатранспорту галузь на економіку
України за оптимістичним сценарієм

Показники	2016	2020	Прогноз 2025	Прогноз 2030
кількість пасажирів, млн пасажирів	13	24	48	100
обсяг інвестицій (власні та залучені кошти), млн грн	616	8 956	20 493	4 616
прогноз річних доходів аеропортів, млрд грн	5	8	17	35
прогноз річних доходів авіакомпаній, млрд грн	19	36	73	151
оціночний кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни, млрд грн	75	137	279	575
оцінка росту кількості робочих місць в авіації, тис робочих місць	44	83	167	345

* -

. Проте дані сценарії впливу залучених інвестицій в авіатранспорту галузь на економіку України дуже мало ймовірно, що зможуть реалізуватися внаслідок військових дій в Україні, та у розрізі 2020 року не реалізувалися внаслідок скорочення авіаперевезень із-за карантинних обмежень Covid-19.

Ймовірність розвитку економіки країни в одному з трьох напрямків визначити дуже важко, адже це залежить від закінчення військових дій на території України. Деякі іноземні експерти вважають, що авіаційне сполучення в Україні почнеться в кращому випадку не раніше 2030 року, що означає, що прямого інвестування в об'єкти авіаційної інфраструктури у найближчі 5 років очікувати не доводиться.

Висновки до розділу 3

Вітчизняній та європейській авіації доведеться подолати багато викликів для відновлення повноцінного руху авіаперевізників до України. «Відновлення авіасполучення між Європою та Україною у відносно короткий час потребуватиме співпраці, консолідованої підтримки та спільних зусиль авіаційних експертів [?] Проте не зважаючи на великі проблеми пов'язані з цим процесом, авіакомпанія Ryanair представила інвестиційний план відновлення

української авіа галузі в розмірі 3 мільярдів доларів.

Збереження авіаційної інфраструктури та підготовка особового складу залишається головним пріоритетом в умовах воєнного часу. Водночас можливе відновлення польотів, щойно дозволить ситуація з безпекою. Проте керівництво Державіаслужби та авіаційних підприємств вже працює над рішеннями та інвестиційними планами, які дозволять швидко ввести літак в експлуатацію.

План також передбачає повернення авіакомпанії в Україну з низькими тарифами протягом восьми тижнів після відновлення повітряного простору. Це дозволяє здійснювати 600 рейсів на тиждень з основних аеропортів України. Зокрема «Ryanair» була другою за величиною авіакомпанією в Україні до незаконного російського вторгнення в лютому 2022 року. Після успішної відбиття цього вторгнення та відкриття неба над Україною Ryanair висказує своє бажання то готовність повернутися в Україну, з'єднуючи основні аеропорти України з понад двадцятьма столицями ЄС.

Крім того, Ryanair планує відкрити щоденні внутрішні рейси між Києвом, Львовом і Одесою, коли ці аеропорти зможуть їх обслуговувати. Загалом Ryanair має намір запропонувати понад 5 мільйонів місць в/з України та всередині країни протягом перших дванадцяти місяців після повернення.

ВИСНОВКИ

Авіатранспорт є стратегічно важливою галуззю економіки, що забезпечує мобільність населення, туризм, вантажоперевезення, інтеграцію країни у глобальні ринки. Водночас, це капіталомісткий бізнес, який вимагає значних інвестицій.

Інвестиційна привабливість авіагалузі визначається низкою чинників:

- географічне положення та транзитний потенціал країни;
- купівельна спроможність населення;
- рівень розвитку інфраструктури аеропортів;
- вартість авіаційного палива, податків та зборів;
- кваліфікація персоналу та авіаційне законодавство.

Головними сферами вкладення капіталу є: оновлення авіапарку, будівництво та модернізація аеропортів, створення логістичної та обслуговуючої інфраструктури.

Залучення іноземних інвестицій стримує низька прозорість ринку, високі економічні та політичні ризики, несприятливе податкове й митне законодавство. На ефективність інвестиційного процесу впливає постійне реформування авіаринку, його дерегуляція, приватизація авіакомпаній та стратегічних об'єктів інфраструктури.

Успішні інвестиційні проекти можливі за умови комплексного підходу, що враховує пріоритети галузевого розвитку, удосконалення нормативної бази, фіскальної збалансованості, вдосконалення конкурентного середовища, залучення провідних міжнародних авіаторгових мереж і альянсів.

Стратегічними напрямками інвестування є проекти, що забезпечують інтеграцію України в європейську та світову авіаційні системи, створюють умови для формування великих міжнародних транспортних вузлів з розвиненою логістикою та інфраструктурою обслуговування пасажирів.

Реалізація в Україні потужних інвестиційних проектів за участю глобальних лідерів ринку дозволить вивести національну авіагалузь на якісно

новий рівень, створити регіональний хаб для Центральної та Східної Європи та забезпечити гідне місце країни у глобальній авіаційній системі.

Сучасні тенденції розвитку світового ринку авіаційних перевезень характеризуються динамічністю та нестабільністю авіаринку, включаючи вплив на обсяги перевезень повітряним транспортом поширення пандемії COVID-19 та політичної ситуації в країнах, воєнними діями й закриттям повітряного простору над Україною тощо. Відновлення спалахів COVID-19 у 2022 році в деяких економіках, зокрема в Китаї, призвело до сплеску нових хвиль карантину. Вторгнення Росії в Україну призвело до перебоїв у постачанні продовольства та енергоресурсів, що стало причиною зростання споживчих цін та посилення інфляційного тиску, який виник під час пандемії. Різке скорочення авіаперевезень викликало серйозний дефіцит ліквідності в авіаційній галузі, що наражає на небезпеку її фінансову життєздатність і ставить під загрозу мільйони робочих місць, що залежать від галузі.

Усі зацікавлені сторони в авіаційній галузі, включаючи, зокрема, авіакомпанії, аеропорти, постачальників аеронавігаційного обслуговування та виробників авіаційно-космічної продукції, а також усі учасники виробничого циклу створення доданої вартості стикаються з проблемами забезпечення безперервності своєї діяльності та, можливо, свого виживання.

Відображаючи суперечливі рівні контролю коронавірусу, регіони зіткнулися з різними результатами зростання трафіку в 2022 р. та на початку 2023 р. У I кварталі 2023 р. відновлення міжнародних пасажирських авіаперевезень продовжувалося й досягло 81,6% від рівня березня 2019 р. Зростання світової торгівлі перевищило попит на вантажні повітряні перевезення. Однак загальні обсяги міжнародних авіаперевезень вантажів скоротилися останніми роками, що свідчить про те, що зростання світової торгівлі принесло більше переваг морському транспорту, ніж повітряному.

На теперішній час задача відновлення авіатранспортної галузі вимагає залучення іноземних інвестицій більшою мірою, ніж це передбачено стратегією розвитку авіаційного транспорту до 2030 року. Для цього доцільно використати

фінансування Інвестиційною платформою Політикою Сусідства ЄС (NIP), механізмом, спрямованим на мобілізацію додаткового фінансування для фінансування капіталомістких інфраструктурних проєктів у країнах-партнерах ЄС, охоплених Європейською політикою сусідства (ENP) у таких секторах, як транспорт, енергетика, навколишнє середовище та соціальний розвиток. NIP є невід'ємною частиною Європейського фонду сталого розвитку (EFSD), який є першою опорою «Плану зовнішніх інвестицій ЄС». В рамках її планується реалізація Програма з відновлення України Угода

Прогноз розвитку ситуації в Україні дав можливість визначити можливі обсяги інвестицій, що можна очікувати від іноземних інвесторів і вплив їх на розвиток економіки країни. Проте ймовірність розвитку економіки країни в одному з трьох напрямків визначити дуже важко, адже це залежить від закінчення військових дій на території України. Деякі іноземні експерти вважають, що авіаційне сполучення в Україні почнеться в кращому випадку не раніше 2030 року, що означає, що прямого інвестування в об'єкти авіаційної інфраструктури у найближчі 5 років очікувати не доводиться.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

Законодавчі документи	1. Податковий кодекс України.
Законодавчі документи	2. Закон України «Про захист іноземних інвестицій в Україні» № 1540 а – XII від 10. 09. 1991р.
Законодавчі документи	3. Закон України «Про інвестиційну діяльність »№1560– XII від 18.09. 1991р.
Законодавчі документи	4. Закон України «Про режим іноземного інвестування» №93/96- ВР від 19.03. 1996р.
Сторінки з веб-сайтів	5. Звіт про прямі іноземні інвестиції в Україну/ Ernst&Young. – 2021. –12с.
Два автори	6. Байдукова І. М., Мазур Ю. О. Принципи і основні методи оцінки ефективності інвестиційних проектів // ВІСНИК Донбаської державної машинобудівної академії. –2016. -№3Е(14). –С. 199–204.
Один автор	7. Богданова, К.А. Сутність, значення та роль іноземних інвестицій в національній економіці/ К.А. Богданова // Вісник Сумського державного університету. Серія Економіка. – 2017. – №3. – С. 48 – 60.
Один автор	8. Бондарчук І. В. Особливості інвестиційної стратегії нерезидентів в Україні / І. В. Боднарчук // Інвестиції: практика та досвід. -2014. -№2. -С. 56-61.
Один автор	9. Будюк Ю. П. Стратегія реалізації державної політики по залученню іноземних інвестицій в економіку України: монографія/ Українськ аакадемія наук. Відділення економіки і управління. – К. :Фенікс,2017. – 112 с.
Один автор	10. Будюк Ю. П. Стратегія реалізації державної політики по залученню іноземних інвестицій в економіку України:

	монографія / Українська академія наук. Відділення економіки і управління. –К. :Фенікс,2017. –112 с.
Один автор	11. Венгуренко Т.Г. Аналіз інвестиційної привабливості України/ Т.Г. Венгуренко, В.В. Плахотнюк// Бізнес-інформ. – 2020. – № 4. – С. 103–111.
Один автор	12. Вербицька І.І. Інвестиційна привабливість України: проблеми та перспективи / І. І. Вербицька // Економіка та управління національним господарством. – 2018. – №22. – С. 150–154.
Один автор	13. Гаврилук О. В. Інвестиційний імідж та інвестиційна привабливість України / О. В. Гаврилук // Фінанси України. – 2008. –№2. – С. 68–81.
Один автор	14. Гаврилук О.В. Причина та напрямки впливу прямих іноземних інвестицій на економіку приймаючої країни/ О.В. Гаврилук, Ю.З. Дольний// Науковий вісник Чернівецького університету. – 2019. – Вип. 820. – С. 18 – 25.
Статті	15. Гендиректор «Борисполя» Олексій Дубревський: європейські авіаперевізники готові швидко долучатися до відновлення польотів в Україну після війни. 12 Травня 2023, 09:21. https://mtu.gov.ua/news/34286.html .
Один автор	16. Гудзь М.В., Колеснік О.М. Відновлення регіональної авіації в Україні // Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер.: Економічні науки. – 2017. – Вип. 26(1).
Один автор	17. Дергачова В.В. Нові виміри в держаному стимулюванні вітчизняної авіабудівної галузі // Держава та регіони. Сер.: Державне управління. – 2018. – № 2.
Два автори	18. Долінська Т., Юр'єва Т. Інвестиційний клімат України та шляхи його формування // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. Збірник наукових праць. –2016. – Вип. 25. – С. 9–18.

Один автор	19. Жишко К. В. Особливості іноземних інвестицій та їх вплив на економіку держави // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту іменні академіка В. Лазаряна. – Вип. . 32. –Д. :Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2010. – С. 255-258.
Монографія	20. Жаворонкова Г.В. Стратегічне управління авіатранспортними підприємствами : Монографія / Жаворонкова Г.В., Садловська І.П., Шкода Т.Н., Жаворонков В.О. / За ред. Жаворонкової Г.В. – К.: Кондор-Видавництво, 2012. – 676 с.
Статті	21. Zhavoronkova G., Zhavoronkov V., Volvach N. Development of the market of aviation transportation in Ukraine: problems and prospects // TRANS & MOTAUTO WORD. 3/2018, P. 116-120.
Статті	22. Zhavoronkova G., Zhavoronkov V., Panasiuk I. Problems of world and Ukraine international airports in pandemic condition // TRANS & MOTAUTO WORD. 4/2021, P. 131-135.
Статті	23. Zhavoronkova G., Miziuk S., Zhavoronkov V. Processes of Ukraine`s integration into the common aviation area // TRANS & MOTAUTO WORD. 3/2020, P. 101-104.
Статті	24. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: [монографія] / І.В. Заблодська. - Северодонецьк : СНУ ім. В. Даля, 2016. - 193 с.
Статті	25. Керівні Принципи Імплементатії Програми з ВІДНОВЛЕННЯ УКРАЇНИ м. КИЇВ, УКРАЇНА. 2023. http://surl.li/ofzyi
Два автори	26. Командровська В.Є., Любезна І.І. Проблеми залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру України. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні відносини та світове господарство. Збірник наукових праць. Ужгород: ДВНЗ «Ужгородський національний університет», 2015. Вип.5. С.61-66.

Один автор	27. Нечай А. А. Проблеми залучення іноземних інвестицій в транспорт України [Електронний ресурс] / А. А. Нечай, В. В. Кассір // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту. - 2012. - Вип. 4. - С. 95-99. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnuzt_pet_2012_4_17
Два автори	28. Миронов М. Д., Обушина Н. І. Прямі іноземні інвестиції як чинник структурної перебудови в умовах європейських гео економічних трансформацій // Теорія мікро-макроекономіки: Збірник наукових праць. – 2016. – Вип. 34. – 238с.
Один автор	29. Партола А. І. Аналіз транспортно-логістичного комплексу України // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. - 2016. - №9. - С. 26-30.
Один автор	30. Пастушенко П.П. Інвестиційна привабливість транспортної галузі України в умовах децентралізації // Економіка та держава. — 2018. — №5.
Статті	31. Положення «Про порядок іноземного інвестування в Україну», затверджене постановою Правління Національного банку України «Про врегулювання питань іноземного інвестування в Україну» № 280 від 10. 08. 2005 р.
Один автор	32. Подпятнікова А. Розвиток транзитного потенціалу в Україні: сучасні тенденції Державне управління та місцеве самоврядування. – 2015. - №2(25). – С. 199-211.
Законодавчі документи	33. Офіційний сайт Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: https://www.mtu.gov.ua/ .
Законодавчі	34. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження

документи	
Законодавчі документи	35. Положення про порядок державної реєстрації іноземних інвестицій» № 928 від 07. 08. 1996 р.
Законодавчі документи	36. Постанова Кабінету Міністрів України «Про Програму розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні» № 389 від 02. 02. 2011 р.
Законодавчі документи	37. Постанови Кабінету Міністрів України «Про схвалення Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2020 рік та основних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2019 і 2020 роки №907від31.08. 2018р.
Один автор	38. Познанська, І. В. Сучасні тенденції розвитку транспортної інфраструктури ЄС / І.В. Познанська - Молодий вчений. - 2014. - №9. - С. 56-59.
Законодавчі документи	39. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Програми «Інвестиційний імідж України» №477-рвід17.08.2002р.
Законодавчі документи	40. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку інвестиційної діяльності на2015- 2020 роки» № 1990-р від 29. 09. 2014 р.Руанайг оголосив основний інвестиційний план для відновлення української авіа галузі. 20 Липня 2023. https://mtu.gov.ua/news/34529.html .
Один автор	41. Світлична Ю. О. Види іноземного інвестування / Ю. О. Світлична // Право і Безпека.– 2017. – № 2. – С. 24.
Два автори	42. Стояненко І. В., Комариста О. І. Досвід державного регулювання інвестиційних процесів у розвинутих країнах та перспективи його використання в економіці України // Інвестиції: практика та досвід. – 2011. – № 24. – С. 20-23
Три автори	43. Хмарська І. А., Кучерява К. Я., Клімова І. О. Особливості

	<p>післявоєнного відновлення економіки України. Економіка та суспільство. 2022. № 42. URL: https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1621/1558</p>
Один автор	<p>44. Chen, Y-H., P-L. Lai, and P. Piboonrungrroj (2017) « The relationship between airport performance and privatization policy: a nonparametric metafrontier approach», Journal of Transport Geography, 62 229-235.</p>
Один автор	<p>45. Earnest, J. (2015) «Post-conflict reconstruction – a case study in Kosovo: The complexity of planning and implementing infrastructure projects», International Journal of Emergency Services, 4(1), 103-128.</p>
Один автор	<p>46. Мордань Є. Ю. Іноземні інвестиції в Україні: сучасний стан та перспективи розвитку [Електронний ресурс] / Є. Ю. Мордань, Н. В. Винокурова // Вісник Одеського національного університету. Серія: Економіка. - 2017. - Т. 22, Вип. 3. - С. 141-145. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu_econ_2017_22_3_30.</p>
Статті	<p>47. Підсумки роботи транспорту України за 2015 рік. Експрес-випуск. [Електронний ресурс]. - К. : Державна служба статистики України, 2016. - Режим доступу : http://ukrstat.org/uk</p>

ДОДАТКИ

**СПИСОК ПРОЕКТІВ НА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ ВІДНОВЛЕННЯ
сфери авіаційного транспорту**

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
1.	Створення національного авіаційного перевізника (реалізація 2023-2025 рр.)	Забезпечення розвитку аеропорту Бориспіль як хабового з одночасним розвитком розгалуженої мережі середньомагістральних рейсів з регіонів та в межах України, виконання суспільно-важливих авіаперевезень з районів, де відсутнє альтернативне наземне транспортне сполучення.	Отримання ліцензії, сертифікату експлуатанта, інших дозвільних документів, необхідних для початку операційної діяльності, лізинг/придбання 2 повітряних суден.	Мінінфраструктури Державіаслужба	2 500	Кошти державного бюджету	-
2.	Створення, відкриття та забезпечення діяльності постійного представництва України в Міжнародній організації цивільної авіації (ІКАО) в м.	Реалізація ряду стратегічних питань, захисту та відстоювання національних інтересів України в сфері цивільної авіації в сучасних політичних умовах, ефективного впливу на роботу ІКАО та участі у	Нормалізація потоків повітряного руху у повітряному просторі над Чорним морем. Просування кандидатури України до Ради ІКАО	МЗС Мінінфраструктури Державіаслужба	15 на рік	Кошти державного бюджету	Прийняття відповідного Указу Президента України

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	Монреаль (Канада) <i>(реалізація 2023-2025 рр.)</i>	прийнятті рішень, що будуть обов'язковими до виконання усіма країнами-членами ІКАО, необхідною є постійна присутність акредитованих представників від України при цій організації.	Координація дій України на регіональному рівні та їхня підтримка та просування у штаб-квартирі ІКАО. Представництво інтересів авіаційної галузі України. Збереження в ІКАО авторитету України як авіаційної держави.				
3.	Реконструкція/будівництво доступних для всіх верств населення об'єктів авіаційної інфраструктури <i>(реалізація 2023-2032 рр.)</i>	Відновлення та розвиток авіаційної мобільності населення.	5-7 міжнародних аеропортів, які відповідають сучасним стандартам ІКАО (в тому числі щодо доступності для осіб з інвалідності та мало мобільних груп населення) та пристосовані до прийому нових типів ПС (наприклад, сімейства ПС	Мінінфраструктури Укрінфрапроект Органи місцевого самоврядування	Буде визначена після здійснення оцінки стану пошкодженого/зруйнованого майна, але не менше 5 000 млн грн на один аеропорт	Кошти державного бюджету, кошти місцевих бюджетів, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
			A320/NEO і B737NG/MAX).				
4.	Реконструкція льотної зони № 2 ДП МА «Бориспіль» (реалізація 2023-2025 рр.)	В ДП МА «Бориспіль» важливою конкурентною перевагою є наявність двох злітно-посадкових смуг (ЗПС). ЗПС №2 та прилегла мережа магістральних руліжних доріжок разом утворюють льотну зону №2, яка була введена в експлуатацію в 1971 році та, незважаючи на низку проведених ремонтів, сьогодні вимагає капітальної реконструкції. Для забезпечення безперебійної роботи аеропорту реконструкція льотної зони №2 має бути завершена до 2025 року.	Довжина ШЗПС – 3800м	Мінінфраструктури	7 200	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, СІБ, KfW (Кредитної Установи для відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій
5.	Будівництво вантажного	Існуючий вантажний термінальний	Обіг вантажу не менше	Мінінфраструктури	600	Кошти державного бюджету, позики	Зміни до комплексу

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	терміналу на території ДП МА «Бориспіль» (реалізація 2023-2025 рр.)	комплекс перевантажений, використовуються відносно застарілі технології та обладнання.. Обмеженість інфраструктури вантажного комплексу є головним фактором, який стримує розвиток вантажних авіаційних перевезень через аеропорт «Бориспіль», тому на 2022 рік запланований початок проекту будівництва нового вантажного терміналу.	120 тис. тонн на рік			міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій
6.	Реконструкція паркувального майданчика «Р1» з влаштуванням автостанції в ДП МА «Бориспіль» (реалізація 2023-2025 рр.)	Для відповідності сучасним трендам інтермодальних подорожей та забезпечення передумов для реалізації концепції «єдиного квитка» в подальшому, необхідними є реконструкція паркувального	Пропускна здатність не менше 700 пасажирів на годину	Мінінфраструктури	125	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		майданчика «Р1» з влаштуванням автостанції в безпосередній близькості до терміналу D та залізничної станції.					організацій
7.	Реконструкція складу паливно-мастильних матеріалів ДП МА «Бориспіль» у м. Бориспіль по вул. Запорізька, 16-а (реалізація 2023-2025 рр.)	Паливно-заправний комплекс (ПЗК) істотно зношений. На першому етапі реконструкції ПЗК запланована реконструкція складу паливно –мастильних матеріалів у м. Бориспіль по вул. Запорізька, 16-а з оновленням його потужностей та технічно- технологічним переоснащенням обладнання.	Не менш 9000 м ³	Мінінфраструктури	446	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, КfW (Кредитної Установи для відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій
8.	Реконструкція складу ЦЗС (централізованої заправної станції) в ДП МА «Бориспіль»	В подальшому запланована реконструкція складу центральної заправної системи, зокрема заміна існуючих	Не менш 7000 м ³	Мінінфраструктури	450	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ,	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	<i>(реалізація 2023-2025 рр.)</i>	непридатних до експлуатації РВС, встановлення насосно-фільтраційних блоків, пристроїв пунктів наливу, управління, станції пожежогасіння.				KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій
9.	Будівництво доступного для всіх верств населення термінального комплексу по вул. Київський шлях, 2/1-а у м. Бориспіль <i>(реалізація 2023-2025 рр.)</i>	Планується завершити розпочате будівництво термінального комплексу (зали офіційних делегацій (ЗОД) та прилеглого перону). Станом на 2021 рік ступінь готовності об'єкту складає 60%.	Пропускна здатність не менше 150 пасажирів на годину	Мінінфраструктури	750	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій
10.	Реконструкція перону для повітряних суден термінального комплексу «Д» в ДП МА «Бориспіль» <i>(реалізація 2023-2025 рр.)</i>	Розширення перону дозволить збільшити кількість стоянок пасажирських суден, скоротити час операцій на пероні.	Додаткові 11 місць стоянки ПС коду С	Мінінфраструктури	150	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
							вимог кредитних організацій
11.	Будівництво паркінгу в ДП МА "Бориспіль" (реалізація 2023-2025 рр.)	Заплановане завершення розпочатого раніше будівництва другої черги паркінгу районі терміналу D.	Збільшення місць для стоянки автомобілів на 1019 шт.	Мінінфраструктури	487	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій
12.	Капітальний ремонт дороги № 1 (термінал «D») з влаштуванням надземного пішохідного переходу на території ДП МА "Бориспіль" (реалізація 2023-2025 рр.)	Капітальний ремонт дороги з передбаченим влаштуванням надземного пішохідного переходу, що значно підвищить рівень безпеки дорожнього руху та комфорт пасажирів.	Введення в експлуатацію	Мінінфраструктури	25	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
13.	Будівництво нового КПП в ДП МА «Бориспіль» (реалізація 2023-2025 рр.)	Будівництво нового КПП при в'їзді на територію аеропорту суттєво підвищить рівень безпеки об'єктів аеропорту.	Введення в експлуатацію	Мінінфраструктури	15	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій
14.	Участь ДП МА «Бориспіль» в управлінні аеропортами за кордоном (реалізація 2023-2025 рр.)	Надання аеропортом «Бориспіль» послуг з управління аеропортами (або групою аеропортів) за кордоном (за зразком Fraport).	Виграний тендер на управління аеропортами за кордоном	Мінінфраструктури	30	Власні кошти аеропорту (для участі в тендерах)	
15.	Відновлення аеронавігаційного обслуговування у повітряному просторі України у мінімально можливих обсягах і конфігураціях та часових	Реалізація даного проекту дозволить країні забезпечити експлуатацію вцілілого обладнання організації повітряного руху та зв'язку, навігації, спостереження, а також зберегти	Якісний критерій щодо збереження високоякісного, кваліфікованого персоналу підприємства (диспетчери ОІР, інженери служби ЗНС, ін.) з метою	Мінінфраструктури ДП «Укр аерорух»	714 (102 на місяць на період з червня по грудень ц.р.) з подальшим переглядом у IV кварталі ц.р.	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	<p>проміжках із дотриманням вимог безпеки польотів (реалізація 2022рр.)</p>	<p>висококваліфікований персонал підприємства (диспетчери ОПР, інженера, інш.) в умовах військової агресії російської федерації, уникнути втрати даного персоналу для аеронавігаційної галузі країни та, як результат, забезпечити швидке відновлення польотів повітряних суден в повітряному просторі України після завершення бойових дій.</p> <p>Втрати персоналу підприємства, через відсутність фінансування витрат на оплату праці, призведе до вкрай складних та майже непоправних наслідків для аеронавігаційної галузі країни в частині, що стосується звільнення та переходу персоналу</p>	<p>недопущення втрати даного персоналу та подальшої неспроможності держави забезпечити відновлення польотів повітряних суден в повітряному просторі України після завершення бойових дій.</p> <p>До відома: Підготовка одного фахівця диспетчерського складу та інженерно-технічного складу служби зв'язку, навігації та спостереження тривають роками, а саме від 5 до 7 років.</p>				

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		підприємства до роботи у інших сферах економіки. Як результат, це призведе до подальшої неспроможності країни забезпечити заходи щодо відновлення польотів повітряних суден в повітряному просторі України через брак кваліфікованого персоналу після завершення бойових дій.					
16.	Відновлення сертифікату експлуатанта та льотної придатності літаків авіакомпанії ДП «Украерорух» (реалізація 2022 р.)	Модернізація бортових комплексів AD-FIS та капітальний ремонт трьох двигунів для організації проведення льотних перевірок наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів.	Забезпечення доказової бази відповідності нормам експлуатаційних характеристик наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів, що знаходяться в експлуатації в підрозділах Украероруху, на аеродромах України	Мінінфраструктури Державіаслужба ДП «Украерорух»	75	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
			та за запитами закордонних провайдерів ЗНС.				
17.	<p>Мобільні радіолокаційні станції (РЛС)</p> <p>Мобільні первинні РЛС (PSR) (2 системи)</p> <p>Мобільні вторинні РЛС (MSSR) (2 системи) (реалізація 2022р.)</p> <p>-</p>	<p>Для забезпечення перехідного періоду при відновленні або побудові нової інфраструктури спостереження за повітряним рухом для ОрПР, у першу чергу у Південному та Східному районах повітряного простору України (РПІ Одеса, РПІ Дніпро та РПІ Сімферополь), у тому числі і в аеродромній зоні аеродромів Одеса, Дніпро, яка потребує наявності як MSSR, так і PSRрадарів спостереження.</p>	Забезпечення спостереження за повітряним рухом для ОрПР у визначеній зоні повітряного простору при проведенні робіт з відновлення або заміні радіолокаційного обладнання.	Мінінфраструктури ДП «Украерорух»	450	Кошти державного бюджету. Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-
18.	<p>Аеродромні диспетчерські вежі (АДВ)</p> <p>Аеродроми: Вінниця Дніпро</p>	Відновлення ОрПР у районі аеродромів Дніпро, Вінниця, Миколаїв та Херсон. Існуючі АДВ було зруйновано під час ракетних обстрілів.	Забезпечення технічної інфраструктури ОрПР. Побудова АДВ з робочими місцями (РМ)	Мінінфраструктури ДП «Украерорух»	1000	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	Миколаїв Херсон (реалізація 2023-2025 рр.)	На аеродромах Дніпро і Вінниця забезпечення цивільно-військової координації.	цивільних диспетчерів та в на аеродромах Дніпро і Вінниця для військової групи управління польотами для спостереження та координації спільного повітряного та наземного руху повітряних суден у повітряному просторі та на поверхні зони аеродрому. РМ повинні бути обладнані зв'язком та іншим обладнанням для забезпечення ОрПР та цивільно- військової координації				
19.	Первинно- вторинні радары (PSR/MSSR) ТРЛК-10: Житомир, Чугуїв,	Відновлення радіолокаційного покриття у повітряному просторі України де відповідальність щодо	Забезпечення спостереження за повітряним рухом для ОрПР.	Мінінфраструктури ДП «Укр аерорух»	900	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	<p>Бахмут (Артемівськ)</p> <p>Аеродроми: Одеса, Дніпро, Запоріжжя (реалізація 2023-2025 рр.)</p>	ОрПР покладеної на Украерорух. Існуючі радіолокатори були знищені під час ракетних обстрілів.					
20.	<p>Метеорологічні радіолокаційні станції:</p> <p>Львів Харків Запоріжжя (реалізація 2023-2025 рр.)</p>	Відновлення метеорологічного забезпечення на маршруті.	Забезпечення метеорологічною інформацією аеронавігації на маршруті.	Мінінфраструктури ДП «Украерорух»	7	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-
21.	<p>Мобільні АДВ</p> <p>Капітальний ремонт та модернізація двох існуючих мобільних АДВ (реалізація 2023-2025 рр.)</p>	Для забезпечення перехідного періоду при відновленні або побудові нової інфраструктури для ОрПР в аеродромній зоні.	Забезпечення перехідного періоду при відновленні або побудові нової інфраструктури для ОрПР в аеродромній зоні.	Мінінфраструктури ДП «Украерорух»	8	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
22.	Системи спостереження ADS-B/WAM (реалізація 2023-2025 рр.)	Для забезпечення впровадження систем спостереження за повітряним рухом з розподіленою інфраструктурою, що значно підвищує надійність поля спостереження у критичних умовах стихійного лиха або зовнішньої військової агресії.	Впровадження кооперативних систем спостереження з використанням технології ADS-B, WAM по всій території України.	Мінінфраструктури ДП «Укрерорух»	50	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-
23.	Оновлення Системи обміну повідомленнями з ОПП (AMHS) Укрероруху (реалізація 2023-2025 рр.)	Система обміну повідомленнями з ОПП (AMHS) Укрероруху поставлена в 2014 році. За цей час обладнання Системи морально застаріло, а в нормативні документи ICAO, що регламентують діяльність Авіаційного фіксованого зв'язку внесені зміни. Оновлення програмного та апаратного забезпечення	Оновлення програмного забезпечення Системи. Оновлення морально застарілої апаратної складової Системи.	Мінінфраструктури ДП «Укрерорух»	80	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		дозволить підвищити надійність Системи та досягнути повної сумісності з всесвітньою мережею Авіаційного фіксованого зв'язку.					
24.	Впровадження нової автоматизованої системи керування повітряним рухом (АС КНР) та системи мовного зв'язку (СМЗ) в Одеському РДЦ (реалізація 2023-2025 рр.)	Для здійснення обслуговування повітряного руху в зоні відповідальності Одеського РДЦ та АДВ.	Завершення поточних контрактів щодо заміни АС КНР та СМЗ Одеського РДЦ, які відпрацювали з 2000 року, технічно застарілі та не підлягають подальшій модернізації. Нові системи знаходяться на етапі налагоджувальних робіт та підготовлені до приймальних випробувань.	Мінінфраструктури ДП «Укрерорух»	29,8 7,8	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-
25.	Модернізація АС КНР «Стріла-Аленія» Київського центру керування	Забезпечення вимог документів Annex 10 - Volume II - ICAO, EUR Doc 020 EUR AMHS Manual,	Виконання завдання переходу до всесвітньою мережі Авіаційного фіксованого зв'язку	Мінінфраструктури ДП «Укрерорух»	20	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	повітряним рухом з метою приєднання АС КІР до Системи обміну повідомленнями з ОІР (АМHS) Украероруху (реалізація 2023-2025 рр.)	EUROCONTROL SPECIFICATION on the Air Traffic Services Message Handling System (АМHS).	обміну повідомленнями з ОІР (АМHS), яка введена в Украероруху на заміну застарілої системи АФТН.				
26.	Модернізація багатопозиційної системи спостереження (MLAT) аеродрому Бориспіль (реалізація 2023-2025 рр.)	Система спостереження MLAT призначена для виявлення, обробки та передачі до користувачів даних спостереження про повітряні судна (далі – ПС) у зонах СТР Бориспіль, СТР Київ/Жуляни та за наземним рухом аеродрому Бориспіль. Модернізація викликана змінами в конфігурації аеродрому Бориспіль після впровадження терміналу D.	Завершення поточного контракту щодо розширення кількості датчиків MLAT з метою виключити зон закриття, які з'явилися при впровадженні терміналу D.	Мінінфраструктури ДП «Украерорух»	30,5	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
27.	Реконструкція існуючого пасажирського терміналу ДП «МА «Львів» в частині будівництва зовнішніх інженерних мереж Реконструкція аеродрому ДП «МА «Львів» <i>(реалізація 2023-2025 рр.)</i>	Завершення будівництва, з урахуванням норм доступності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення та введення в експлуатацію об'єктів Євро-2012 для аеродрому Львів, та передача їх на баланс аеропорту Львів.	Виділення коштів	Мінінфраструктури Мінфін	62,06 (станом на 2013 рік)	Кошти державного бюджету -	-
	Реконструкція аеродрому ДП «МА «Львів» <i>(реалізація 2023-2025 рр.)</i>				157,99 (станом на 2013 рік)		
28.	Будівництво вантажного терміналу на території ДП «МА «Львів» <i>(реалізація 2025-2032 рр.)</i>	Вантажний термінал необхідний для термінального обслуговування і зберігання вантажів загального призначення та спеціальних вантажів, що в свою чергу дозволить розвивати	Завершення будівництва вантажного терміналу	Мінінфраструктури	35	Позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для відбудови)	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		розвиток вантажних авіаційних перевезень через аеропорт «Львів». Передбачається досягти вантажообігу не менше 40 тис. тонн на рік.					

