

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Кафедра фінансів, обліку та оподаткування

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

Тетяна КОСОВА

«___» «червня» 2024 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

**ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ
ОС «БАКАЛАВР»**

Тема: «Організація фінансів авіаційних підприємств в умовах воєнного стану та шляхи її удосконалення»

Виконав(ла): Іван ГУЗЕНКО

Керівник: доктор економічних наук, професор Оксана ЯРОШЕВСЬКА

Консультанти з окремих розділів пояснювальної записки:

перший розділ - д. е. н., професор Оксана ЯРОШЕВСЬКА

другий розділ - д. е. н., професор Оксана ЯРОШЕВСЬКА

Нормоконтролер: старший викладач Наталія ЗАДЕРАКА

Київ 2024

(Ф 03.01-19)

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет економіки та бізнес-адміністрування
Кафедра фінансів, обліку та оподаткування
Спеціальність 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»
Освітньо-професійна програма «Фінанси і кредит»

ЗАТВЕРДЖУЮ
завідувач кафедри

Тетяна КОСОВА

«13» травня 2024 р.

ЗАВДАННЯ**на виконання кваліфікаційної роботи**

здобувача вищої освіти ГУЗЕНКО Івану Володимировичу

(прізвище, ім'я у родовому відмінку)

1. Тема кваліфікаційної роботи «Організація фінансів авіаційних підприємств в умовах воєнного стану та шляхи її удосконалення» затверджена наказом ректора від .04.2024 № /ст.
2. Термін виконання роботи: з 13.05.2024 до 16.06.2024.
3. Вихідні дані до роботи: нормативно-правова база, дані Державної служби статистики України, дані обліково-інформаційної системи підприємства, фінансова, податкова, статистична звітність підприємства.
4. Зміст пояснювальної записки:

ВСТУП

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ ФІНАНСІВ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ

- 1.1. Сутність організації фінансів авіаційних підприємств
- 1.2. Інформаційне забезпечення організації фінансів авіаційних підприємств
- 1.3. Фінансово-економічний паспорт Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ»

Висновки до розділу 1

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ОРГАНІЗАЦІЇ ФІНАНСІВ В УМОВАХ КП МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ «КИЇВ» ТА ШЛЯХИ ЇЇ УДОСКОНАЛЕННЯ

- 2.1. Аналіз фінансового стану аеропорту
- 2.2. Аналіз доходів, витрат, рентабельності аеропорту
- 2.3. Шляхи удосконалення організації фінансів КП Міжнародний аеропорт «Київ» в умовах воєнного стану

Висновки до розділу 2

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу:

ЛИСТ 1. Сутність організації фінансів авіаційних підприємств. ЛИСТ 2. Інформаційне забезпечення організації фінансів авіаційних підприємств. ЛИСТ 3. Фінансово-економічний паспорт Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ». ЛИСТ 4. Аналіз фінансового стану аеропорту. ЛИСТ. 5. Аналіз доходів, витрат, рентабельності аеропорту. ЛИСТ. 6. Шляхи удосконалення організації фінансів КП Міжнародний аеропорт «Київ» в умовах воєнного стану.

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1	Написання першого розділу кваліфікаційної роботи та надання його керівнику	13.05.2024 – 21.05.2024	
2	Написання та оформлення матеріалів другого розділу кваліфікаційної роботи і надання його керівнику	22.05.2024 – 31.05.2024	
3	1. Узгодження кваліфікаційної роботи з науковим керівником. 2. Проходження нормоконтролю та перевірку на академічну доброчесність. 3. Отримання рецензії та відгуку на кваліфікаційну роботу. 4. Підготовка виступу.	01.06.2024 – 04.06.2024	
4	1. Переpletення кваліфікаційної роботи, підготовка презентації та доповіді 2. Подання кваліфікаційної роботи та супровідних документів секретарю ДЕК	05.06.2024 06.06.2024	

7. Консультанти з окремих розділів

РОЗДІЛ	КОНСУЛЬТАНТ (посада, прізвище, ім'я, по батькові)	ПІДПИС, ДАТА	
		ЗАВДАННЯ ВИДАВ	ЗАВДАННЯ ПРИЙНЯВ
РОЗДІЛ 1	д. е. н., професор Оксана ЯРОШЕВСЬКА		
РОЗДІЛ 2	д. е. н., професор Оксана ЯРОШЕВСЬКА		

8. Дата видачі завдання: «13» травня 2024 р.

Керівник кваліфікаційної роботи _____ Оксана ЯРОШЕВСЬКА
(підпис керівника)

Завдання прийняв до виконання _____ Іван ГУЗЕНКО
(підпис здобувача)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Організація фінансів авіаційних підприємств в умовах воєнного стану та шляхи її удосконалення»: 57 стор., 14 табл., 42 літературних джерела.

Мета роботи: удосконалення організації фінансів авіаційних підприємств в умовах воєнного стану.

Об'єктом дослідження є процес організації фінансів авіаційних підприємств в умовах воєнного стану.

Предметом дослідження є сукупність теоретико-методичних та науково-практичних організації фінансів авіаційних підприємств в умовах воєнного стану.

Методи дослідження: вертикальний і горизонтальний аналіз кошторисів та фінансової звітності, аналіз трендів, факторний аналіз, програмно-цільовий метод.

Результати кваліфікаційної роботи рекомендується використовувати під час проведення наукових досліджень, у практичній діяльності авіаційних підприємств.

ОРГАНІЗАЦІЯ, ФІНАНСИ, АВІАЦІЙНІ ПІДПРИЄМСТВА,
ВОЄННИЙ СТАН, ШЛЯХИ, УДОСКОНАЛЕННЯ

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ ФІНАНСІВ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	9
1.1. Сутність організації фінансів авіаційних підприємств.....	9
1.2. Інформаційне забезпечення організації фінансів авіаційних підприємств.....	18
1.3. Фінансово-економічний паспорт Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ»	31
Висновки до розділу 1.....	34
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ОРГАНІЗАЦІЇ ФІНАНСІВ В УМОВАХ КП МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ «КИЇВ» ТА ШЛЯХИ ЇЇ УДОСКОНАЛЕННЯ.....	37
2.1. Аналіз фінансового стану аеропорту	37
2.2. Аналіз доходів, витрат, рентабельності аеропорту	41
2.3. Шляхи удосконалення організації фінансів КП Міжнародний аеропорт «Київ» в умовах воєнного стану	44
Висновки до розділу 2.....	47
ВИСНОВКИ.....	50
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	54
ДОДАТКИ.....	58

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ЄДР - Єдиний державний реєстр юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань;

КМУ - Кабінет Міністрів України;

КП – комунальне підприємство

МА – міжнародний аеропорт

СГД – суб'єкт господарської діяльності;

ВСТУП

Актуальність проблеми. З початком війни РФ проти України 24 лютого 2022 року було виявлено багато злочинних дій з боку російського режиму, спрямованих на руйнування економіки та фінансової системи країни. Це включало знищення енергетичних та промислових підприємств, створення хаосу в фінансовій системі та перешкоджання експорту через порти на Чорному морі. Метою цих дій було створення умов для зламу економічної основи опору України та підтримка військової агресії. Такий підхід мав на меті забезпечити Росії домінування над Україною, не лише на військовому рівні, але й у сфері економіки та фінансів. Ці події є серйозним викликом для міжнародної спільноти та вимагають належної реакції та підтримки для України в боротьбі за свою незалежність та територіальну цілісність.

Стрімке переформатування фінансової системи та поява значного дефіциту в публічних фінансах та платіжному балансі є невід'ємною частиною військових конфліктів, які мають серйозний вплив на економіку країни. Завдяки системній фінансовій підтримці від країн-партнерів, уряду України та Національного банку України вдалося уникнути повного краху фінансової системи у перші місяці війни. Однак, погіршення фінансових умов для бізнесу в країні було передбачуваним наслідком воєнного конфлікту. Обмеження доступу до капіталу на фінансовому ринку мала вплив на умови фінансування підприємств, але ті, які мали напрацьовані стратегії фінансування та були адаптовані до нестабільних умов, змогли краще витримати випробування воєнного часу.

Мета кваліфікаційної роботи – удосконалення організації фінансів авіаційних підприємств в умовах воєнного стану.

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність постановки і вирішення наступних **завдань**:

- визначити сутність організації фінансів авіаційних підприємств;
- систематизувати інформаційне забезпечення організації фінансів

авіаційних підприємств;

- сформувати фінансово-економічний паспорт Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ»;
- проаналізувати фінансовий стан аеропорту;
- проаналізувати доходи, витрати, рентабельність аеропорту;
- запропонувати шляхи удосконалення організації фінансів КП Міжнародний аеропорт «Київ» в умовах воєнного стану

Об'єкт дослідження – процес організації фінансів авіаційних підприємств в умовах воєнного стану.

Предмет дослідження – сукупність теоретико-методичних та науково-практичних аспектів організації фінансів авіаційних підприємств в умовах воєнного стану.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети та вирішення завдань дослідження використані наступні загальнонаукові і спеціальні методи: вертикальний і горизонтальний аналіз фінансової, податкової, статистичної звітності, аналіз трендів, факторний аналіз.

Інформаційною базою дослідження є законодавчо-нормативні акти, наукові періодичні видання, монографії, матеріали науково-практичних конференцій, Інтернет-ресурси, офіційні сайти Державної служби статистики України, Державної авіаційної служби України.

Практичне значення одержаних результатів. Результати кваліфікаційної роботи рекомендується використовувати під час проведення наукових досліджень, у практичній діяльності авіаційних підприємств.

Структура, зміст та обсяг кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційна робота складається із вступу, двох розділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел та додатків. Основний зміст кваліфікаційної роботи розміщено на 57 сторінках друкованого тексту, у тому числі 14 таблиць та 3 додатка на 28 сторінках. Список використаних літературних джерел налічує 42 найменування, який подано на 5 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ ФІНАНСІВ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1. Сутність організації фінансів авіаційних підприємств

Вплив війни на фінанси підприємств варіюється в залежності від багатьох факторів, які можуть бути унікальними для кожного підприємства. Найважливіші з них, які впливають на фінансову стійкість підприємства в умовах війни систематизовано у табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Фактори впливу війни на фінанси підприємств

Фактор	Чинники його впливу
Географічне розташування виробництва	Підприємства, розташовані ближче до зони конфлікту, можуть бути під великим ризиком фізичного пошкодження виробничих активів та перебоїв у виробництві.
Постачальники і покупці	Залежність від певних постачальників та покупців може впливати на стійкість підприємства. Наприклад, переривання поставок або втрата ключових клієнтів можуть негативно відобразитися на фінансах.
Структура активів та зобов'язань	Рівень ліквідності, структура активів та зобов'язань можуть впливати на здатність підприємства витримувати економічні труднощі.
Боргова залежність (леверидж)	Підприємства з великим рівнем боргової залежності можуть бути особливо чутливими до змін у фінансових умовах, включаючи підвищення відсоткових ставок або обмеження доступу до кредитів.

Джерело: власна розробка

Виокремлення та реалізація важливих рішень щодо стабілізації фінансової системи на початку війни були критичними для забезпечення фінансової стійкості країни в умовах військового конфлікту. Проте, деякі рішення у грошово-кредитній політиці, зокрема зниження відсоткових ставок за депозитними сертифікатами та військовими облігаціями, могли призвести до зростання тягаря витрат на обслуговування державного боргу. Зменшення банківського кредитування бізнесу на ринкових засадах через воєнний конфлікт було частково компенсовано за рахунок розширення державних

цільових програм. Держава також застосовувала інноваційні інструменти підтримки бізнесу, зокрема малих підприємств, на основі цифрових технологій, щоб надати їм додаткову фінансову підтримку. Ці заходи дали змогу відправити бізнесу сигнал про те, що держава підтримує його ініціативу фінансово, що могло сприяти збереженню економічної активності та стимулюванню розвитку в умовах війни.

Інвестиційний ризик є ключовим показником фінансових умов для бізнесу в будь-якій країні. Він вимірюється як вірогідність втрати інвестором вкладеного капіталу і має дві основні складові:

- систематичний ризик - пов'язаний з інституціональними, політичними та макрофінансовими факторами, що впливають на економіку країни загалом. Вони включають політичну стабільність, рівень корупції, стан фінансової системи, макроекономічні показники та інші загальні економічні умови;

- специфічний ризик - залежить від конкретних характеристик фінансів підприємства, таких як фінансовий стан, управління ризиками, диверсифікація активів, та інші індивідуальні фактори, такі як дислокація активів та ключових контрагентів.

Оцінка і управління інвестиційним ризиком є важливими завданнями для інвесторів та підприємств, які прагнуть здійснити успішні та прибуткові інвестиції. Систематичний та специфічний ризики потребують ретельного аналізу та стратегічного планування для зменшення можливих негативних впливів на інвестиції та бізнес.

Підвищення систематичного ризику та погіршення умов фінансування для всіх підприємств є очевидними наслідками війни. Це відбувається через загальне погіршення економічних та політичних умов у країні, а також через зростання невизначеності та небезпеки. Умови індивідуального ризику в умовах війни можуть варіюватися залежно від ряду факторів. Наприклад, підприємства, що знаходяться ближче до зони конфлікту, можуть мати більш високий рівень ризику через імовірність нанесення ракетних або авіаційних

ударів. Також важливим фактором є фінансові відносини з контрагентами на окупованих територіях, оскільки це може створити додаткові фінансові та юридичні складнощі для підприємств. Важливо також враховувати валютну позицію підприємства перед війною, оскільки перевищення боргів над активами в іноземній валюті може призвести до додаткових фінансових труднощів через зміни валютних курсів та зростання ризику валютних втрат. У цих умовах важливо для підприємств ретельно оцінювати ризики та приймати стратегічні рішення для зменшення можливих негативних наслідків.

Фізичне знищення та руйнування виробничих активів, зупинка виробництв і скорочення попиту, як внутрішнього, так і зовнішнього, призводять до значного погіршення економічних показників. Україна у 2022 році стикалася з важкими економічними викликами через війну. Падіння ВВП на 29,1% і скорочення номінальних доходів бюджету на тлі зростання військових витрат і державного боргу є відображенням цих проблем. Це призвело до обмеження пропозиції капіталу на внутрішньому ринку і підвищення систематичного ризику.

Війна призвела до значних непрямих збитків для підприємств через різноманітні фактори, систематизовані у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Чинники непрямих збитків підприємств в умовах воєнного стану

Чинник	Фактор впливу
Операційні збитки	Скорочення обсягів виробництва та продажу через перебої у постачанні сировини, переривання роботи через воєнні дії або зменшення попиту через загальне погіршення економічної ситуації можуть призвести до збитків для підприємств.
Втрати від курсових різниць	Нестабільність на валютному ринку через війну може призвести до збитків від курсових різниць для підприємств, особливо якщо вони мають зобов'язання або активи в іноземній валюті.
Втрати від знецінення фінансових активів	Перебіг війни може призвести до знецінення фінансових активів, зокрема дебіторської заборгованості, через неможливість їх повернення внаслідок фінансової нездатності контрагентів або зміни умов їх повернення.

Джерело: власна розробка

Ситуація з відшкодуванням прямих збитків підприємств внаслідок фізичного знищення або пошкодження матеріальних активів під час війни дійсно викликає значні труднощі. Оцінка таких збитків може бути складною і вимагати спеціалізованого підходу через унікальність та специфіку кожної ситуації. У чинному законодавстві України визначено процедуру оцінки прямих збитків, але механізм їх компенсації не є належним чином регульованим. Зазначене створює невизначеність для підприємств і ускладнює процес відшкодування збитків, зокрема через відсутність конкретних процедур і механізмів подання заяв на компенсацію. У зв'язку з цим важливо, щоб держава розробила чіткі та ефективні механізми компенсації прямих збитків для підприємств, які постраждали від воєнних дій, шляхом створення спеціальних програм або фондів для відшкодування збитків, розробку процедур подання заяв та оцінки збитків, а також визначення відповідальних органів для здійснення компенсаційних платежів. Такі заходи допоможуть забезпечити справедливе та ефективне відшкодування прямих збитків для підприємств, які постраждали від війни.

Проблеми з низькою ефективністю використання потенціалу банківської системи для фінансування бізнесу не є новими існували протягом останніх п'ятнадцяти років. З початком повномасштабного вторгнення ситуація з кредитуванням бізнесу погіршилася додатково, що спричиняється різними факторами, такими як низька банківська ліквідність, низька кредитна активність банків, обмежені фінансові ресурси та непривабливі умови кредитування для підприємств. Для вирішення цих проблем можуть бути розглянуті різні заходи, такі як поліпшення банківської ліквідності через стимулювання депозитів та інвестицій, сприяння розвитку альтернативних джерел фінансування для бізнесу, таких як фондові ринки або корпоративні облігації, а також вдосконалення регулятивної та нормативної бази для забезпечення прозорих та стабільних умов кредитування.

Зростання загальних активів банківського сектора в 2022 році поряд зі суттєвим скороченням обсягів кредитів, наданих банками резидентам як у

національній, так і в іноземній валюті, вказує на складну ситуацію у фінансовому секторі. Тенденція до скорочення обсягів кредитування в іноземній валюті, крім деякого збільшення у 2018 році, спостерігалася впродовж 2014–2022 років, що пов'язано з різкими коливаннями валютних курсів, політичною нестабільністю та ризиками, пов'язаними з зовнішнім боргом. Скорочення обсягів кредитів у національній валюті у 2022 році за рахунок кредитів домогосподарствам також свідчить про проблеми в економіці та фінансовому секторі, викликані зростанням ризиків неповернення кредитів, зменшенням попиту на кредити через економічні труднощі або зміну стратегій банків. Для вирішення зазначених проблем мають бути вжиті заходи з поліпшення регулятивного середовища, стимулювання економічного зростання та забезпечення фінансової стабільності.

У 2022 році заборгованість за кредитами в національній валюті, наданими банками нефінансовим корпораціям, зросла на 20 млрд гривень або 4,2%, у т.ч. за рахунок підприємств промисловості - на 6,1 млрд гривень або 6,9%. Зазначена ситуація в основному пояснюється наданням кредитів у рамках державних програм, зокрема програми «Доступні кредити 5–7–9%». З початку повномасштабного вторгнення і до кінця 2022 року було видано кредитів на суму 76 млрд гривень у межах цієї програми. Якщо не враховувати кредитів, виданих за пільговою програмою, обсяги кредитування підприємств на ринкових умовах у гривні зменшились на 56 млрд гривень або на 10%.

У рамках державної підтримки у 2022 році програма «Доступні кредити 5–7–9%» була розширена, включивши нові напрями та розширивши її на середні та великі підприємства. За даними Фонду розвитку підприємництва станом на 2 січня 2023 року, з моменту запуску в лютому 2020 року було укладено 52 852 кредитних договори на загальну суму 165,8 млрд гривень. Це включає 18 030 кредитних договорів на суму 76,2 млрд гривень, укладених під час дії воєнного стану. Надання кредитів за

програмою під час повномасштабної війни призвело до зміни структури заборгованості та розподілу між банками.

Під час повномасштабної війни нові напрями кредитування стали пріоритетними, зокрема кредити на антивоєнні цілі, спрямовані на підтримку бізнесу у воєнний час для запобігання російській агресії та подолання її наслідків. Обсяг цих кредитів з 24 лютого 2022 року по 31 грудня 2023 року становив 38,85 млрд гривень, що складало 51% від загальної суми виданих коштів за цей період. Крім того, значний обсяг кредитів був спрямований на підтримку сільськогосподарських товаровиробників - їх обсяг становив 25,74 млрд гривень або 33,8%.

Структура виданих кредитів за програмою «5–7–9%» показала значний ріст частки державних банків з 29,7% до 52%. Державні банки зосередилися на кредитуванні аграріїв та підтримці бізнесу у воєнний час, виділивши відповідно 19 млрд гривень та 17,2 млрд гривень, що становило 48,8% та 66,7% від загальної суми таких кредитів. Державні банки також зберегли лідируючу роль у інвестиційному кредитуванні, виділивши 89% нових кредитів. На початок 2023 року структура виданих кредитів за програмою «5–7–9%» була наступною: державні банки - 40%, банки з іноземним капіталом - 38,5%, приватні банки - 21,5%.

Кредитування за програмою «Доступні кредити 5–7–9%» суттєво вплинуло на структуру банківських кредитів у національній валюті за видами економічної діяльності. Зокрема, частка кредитів, наданих підприємствам сільського господарства, у загальній сумі кредитів у національній валюті, наданих нефінансовим корпораціям, зросла з 12% у 2021 році до 18% у 2022 році. Це означає, що заборгованість цього сектору зросла на 30 млрд гривень.

Незважаючи на зростання обсягів кредитів, наданих підприємствам промисловості, їх частка у загальній сумі кредитів у національній валюті, наданих нефінансовим корпораціям, зросла лише на 0,5 відсоткових пунктів і на кінець 2022 року складала 18,7%. Підприємства промисловості залишаються на другому місці за часткою, тоді як підприємства торгівлі

займають перше місце, забезпечивши 45% заборгованості за кредитами у національній валюті серед нефінансових корпорацій. Цікаво, що хоча обсяги кредитів, наданих домогосподарствам, зменшилися, заборгованість підприємств промисловості за кредитами у національній валюті на кінець 2022 року становила лише 45% від загальної заборгованості за кредитами домогосподарств, оскільки в попередні роки обсяги кредитів для фізичних осіб стрімко зростали.

У 2022 році спостерігалася зростаюча «відірваність» банківського сектора від реального сектора економіки: Загальний кредитний портфель банків у цілому на 1 січня 2023 року становив лише 38,1% від їх загальних активів, що порівняно з показником на 1 січня 2022 року, який склав 45,2%. Незважаючи на невелике збільшення обсягу, відносна вага кредитного портфеля юридичних осіб в загальних активах банківського сектора зменшилася з 34,9% у 2021 році до 30,4% у 2022 році. Обсяг облігацій внутрішньої державного боргу та депозитних сертифікатів НБУ разом у загальних активах банків на 1 січня 2023 року склав 34,6%, що в порівнянні з 32,2% на 1 січня 2022 року показує зростання. У 2022 році вкладення банків у депозитні сертифікати НБУ зросли майже у два рази (на понад 245 млрд грн), і на початок 2023 року склали 457 млрд грн, а їх відносна частка у загальних активах зросла з 9 до 16,8%.

Зростання вкладень у депозитні сертифікати НБУ у другому півріччі 2022 року було обумовлене підвищенням облікової ставки НБУ у червні 2022 року, що відобразилося на ставках за депозитними сертифікатами НБУ. Ставки зросли з 9% до 23% річних за депозитними сертифікатами overnight та з 10% до 23% за сертифікатами строком на 14 днів. Для банків це зробило депозитні сертифікати НБУ найбільш привабливим активом.

На тлі збільшення залучених обсягів коштів деякі банки відмітили суттєве зменшення вкладень у облігації внутрішньої державного боргу (ОВДП), а в той же час вкладення в депозитні сертифікати НБУ стрімко зросли. На початок 2023 року депозитні сертифікати НБУ у структурі

загальних активів перевищували 50% у таких банків з іноземним капіталом, як СЕБ Корпоративний Банк (70%), Кредит Європа Банк (68%), Дойче Банк ДБУ (60%), Сітібанк (50%), та у банків з національним капіталом, таких як Банк Авангард (89%), Банк Фамільний (64%), Траст-капітал (60%), Конкорд (57%), Альтбанк (51%). Це відображається на мотивації банків зосередитися на операціях, не пов'язаних з кредитуванням, оскільки кредитний ризик у умовах повномасштабної війни значно зріс.

Державна програма «Доступні кредити 5–7–9%», яка стала однією з ключових ініціатив у сфері фінансової підтримки бізнесу. Вона надає можливість отримання кредитів за зниженою процентною ставкою для підтримки підприємств у період війни. Додатково, влада запровадила програми грантів для підтримки бізнесу, а також кредитні гарантії для забезпечення доступу підприємств до фінансування. Ці програми можуть включати такі напрями:

- грантові програми для підтримки малих та середніх підприємств, які дозволяють отримати фінансову допомогу без необхідності повернення коштів;

- кредитні гарантії, які надаються банками підприємствам для забезпечення їхніх кредитів, які можуть зменшити ризик банків у наданні кредитів і сприяти залученню фінансування.

Створення спеціальної державної фінансової установи для фінансування програм підтримки бізнесу може бути ефективним кроком у підвищенні ефективності державної фінансової підтримки. Така установа може мати спеціалізовану експертизу та зосереджувати фінансові ресурси на найбільш важливих напрямках розвитку бізнесу.

Основні переваги створення такої установи представлені у табл. 1.3.

Проте важливо врахувати, що успіх такої установи буде залежати від правильної організації її роботи, якості управління та контролю за витратами. Також потрібно забезпечити, щоб вона була відкритою та прозорою у своїй діяльності, щоб максимально враховувати інтереси бізнесу та суспільства в

цілому.

Таблиця 1.3

Основні переваги створення спеціальної державної фінансової установи для фінансування програм підтримки бізнесу

Перевага	Її зміст
Спрощення процесу отримання фінансування	Зосередження функцій фінансування в одній установі може спростити процес подання заявок та отримання коштів для бізнесу.
Експертна підтримка	Спеціалізована установа може надати бізнесу експертну підтримку у виборі найбільш ефективних програм інвестування та розвитку.
Ефективне використання ресурсів	Збільшення координації і керівництва фінансовими ресурсами може допомогти уникнути дублювання програм та забезпечити більш ефективне використання коштів.
Збільшення відповідальності	Якщо установа буде відповідальна виключно за фінансування програм підтримки бізнесу, це сприятиме більшій прозорості та відповідальності в управлінні цими коштами.
Гнучкість та адаптивність	Спеціалізована установа може швидко реагувати на зміни в економічному середовищі та потреби бізнесу, надаючи швидкий доступ до фінансування у разі потреби.

Джерело: власна розробка

Обмежені фінансові ресурси держави в умовах війни створюють виклики для забезпечення ефективної підтримки бізнесу. Виділення лише 0,6% від загального обсягу видатків бюджету на державну фінансову підтримку бізнесу у 2022 році, залишаючи лише 1,1% від загальних втрат бізнесом капіталу, може справді недостатньо впливати на підприємства. Ця ситуація вимагає уряду розглядати стратегічні підходи до забезпечення підтримки бізнесу в умовах фінансових обмежень, а саме:

- оптимізація витрат шляхом перегляду програм та видатків для забезпечення оптимального використання обмежених ресурсів та зосередження на найбільш ефективних програмах підтримки бізнесу;

- залучення приватного капіталу шляхом створення сприятливого інвестиційного клімату, який стимулюватиме приватний сектор до більш активної участі в підтримці бізнесу через спільні ініціативи та партнерства з державою;

- залучення міжнародної допомоги урядом через пошук можливості отримання додаткової фінансової підтримки від міжнародних партнерів та організацій з метою збільшення обсягів доступних ресурсів;

- стимулювання інновацій через підтримку інноваційних проектів та стартапів, яке може стати ефективним способом стимулювання економічного зростання та розвитку бізнесу в умовах обмежених фінансових можливостей;

- підтримка ключових секторів через фокусування на ключових секторах економіки, які мають стратегічне значення для національної безпеки та стійкості, може допомогти максимізувати вплив обмежених ресурсів на підтримку бізнесу.

1.2. Інформаційне забезпечення організації фінансів авіаційних підприємств

Сучасна цивільна авіація дійсно переживає період значних змін і трансформацій, спричинених розвитком нових технологій, глобалізацією економіки та змінами у споживчих уподобаннях. Вони вимагають від галузі адаптації до нових умов і впровадження інноваційних підходів. Однією з ключових тенденцій є стрімкий розвиток технологій в авіаційній галузі, зокрема, у сфері авіаційних систем керування, безпілотних літальних апаратів (дронів), пасажирських літаків з новими типами палива та екологічною орієнтацією. Вони дозволяють покращити ефективність авіаперевезень, знизити їх вартість і вплив на довкілля. Крім технологічних інновацій, важливим аспектом є інвестиційна діяльність в авіапідприємства та аеропорти. Ефективне використання інвестицій може допомогти покращити інфраструктуру, розвинути нові маршрути та послуги, а також забезпечити безпеку та комфорт пасажирів.

Розвиток міжнародних аеропортів в Україні був важливою складовою підготовки країни до проведення футбольного Чемпіонату Європи 2012 року. Значний обсяг бюджетних коштів був спрямований на будівництво,

реконструкцію та модернізацію аеропортів з метою поліпшення їхньої інфраструктури та забезпечення високого рівня обслуговування пасажирів. Однак, після подій 2014 року і початку російської агресії, багато об'єктів інфраструктури, включаючи аеропорти, стали об'єктами військових операцій та були пошкоджені.

Для відновлення та розвитку аеропортів в Україні на період до 2023 року була затверджена Державна цільова програма. Ця програма відкриває нові можливості для розбудови аеропортів в різних аспектах, включаючи операційну, фінансову та інвестиційну діяльність. Зусилля з відновлення та модернізації аеропортів є важливими для подальшого розвитку туризму, торгівлі та економіки країни в цілому, а також для підтримки зв'язків з іншими країнами та забезпечення міжнародної доступності.

Повітряний транспорт має ряд переваг, які забезпечують йому конкурентні переваги порівняно з іншими видами транспорту, систематизовані у табл. 1.4.

Таблиця 1.4

Конкурентні переваги повітряного транспорту

Конкурентна перевага	Її зміст
Висока швидкість	Повітряні судна можуть рухатися значно швидше, ніж залізничні або дорожні транспортні засоби, що дозволяє швидше дістатися з одного пункту в інший, особливо на великі відстані.
Скорочення тривалості шляху	Повітряний транспорт дозволяє прямувати від одного пункту до іншого, ігноруючи фізико-географічні перешкоди, такі як гори або водні перешкоди, що може значно скоротити час подорожі.
Глобальна доступність	Повітряні маршрути можуть охоплювати велику кількість пунктів призначення, навіть ті, які важко досягти іншими видами транспорту.
Можливість максимізації зв'язків	Повітряний транспорт дозволяє ефективно організовувати мережу маршрутів, що максимізує кількість доступних зв'язків між різними місцями.
Швидкість організації	Повітряний транспорт може бути швидко мобілізований для організації авіап перевезень у відповідь на попит, що робить його ефективним засобом транспорту для невеликих партій товарів або пасажирських груп.

Джерело: власна розробка

У звичайних умовах ці переваги сприяють зростанню повітряних

перевезень і використанню авіації в різних сферах, таких як туризм, бізнес і логістика.

Зростання вартості необоротних активів аеропортів є важливим показником для макроекономічної оцінки фінансового стану цих підприємств. Воно свідчить про те, що аеропорти вкладають значні ресурси в розвиток своєї інфраструктури та покращення своїх можливостей обслуговування. Зокрема, зростання вартості необоротних активів у 1,72 рази за період з 2013 по 2021 рік свідчить про значний розвиток і модернізацію інфраструктури аеропортів. Зростання вартості активів за малими та мікропідприємствами є ще виразнішим, що може свідчити про активні інвестиції у розвиток менших аеропортів, або, можливо, про консолідацію та модернізацію цього сегменту. Цей показник також може бути важливим для оцінки ефективності державної політики в розвитку та модернізації авіаційної інфраструктури, а також для визначення можливостей для подальшого зростання авіаційної галузі як сфери інвестування.

Основна частина необоротних активів аеропортів у 2021 році припадає на великі підприємства (58,34%), що свідчить про їхню велику інфраструктуру та об'ємні інвестиції у розвиток. Зростання вартості оборотних активів аеропортів з 2013 по 2021 рік свідчить про їхню збільшену діяльність та розвиток бізнесу в цей період часу. Зокрема, варто відзначити, що малі підприємства мали найбільший приріст у цьому показнику. Зростання вартості необоротних активів та груп вибуття аеропортів на 65 разів за період з 2013 по 2021 рік свідчить про значний розвиток і модернізацію інфраструктури аеропортів, зокрема через впровадження нових технологій та покращення обслуговування. Зростання власного капіталу аеропортів у 1,64 рази за цей період свідчить про зростання фінансової стійкості цих підприємств. Особливо це помітно у малих підприємств, де збільшення складає 5,74 рази, що може свідчити про їхню успішну діяльність та можливість повернення інвестицій.

Основна частина власного капіталу у 2021 році припадає на великі

підприємства (67,95%), що свідчить про їхню значну фінансову стійкість та можливість привернення інвестицій. Динаміка власного капіталу описується лінійним трендом з високим коефіцієнтом детермінації, що складає 0,86. Це свідчить про те, що зростання власного капіталу аеропортів протягом розглянутого періоду можна відносити до стійкого та послідовного тренду. Зростання вартості довгострокових зобов'язань аеропортів з 2013 по 2021 рік свідчить про їхню збільшену потребу у фінансуванні для розвитку та модернізації. Зростання вартості активів аеропортів за цей період свідчить про зростання їхньої вартості та розвиток. Особливо це помітно у малих підприємств, де зростання складає 5,02 рази, що може свідчити про їхню успішну діяльність та збільшення активів.

Основна частина активів у 2021 році припадає на великі підприємства (56,92%) і середні підприємства (39,86%). Це свідчить про значний обсяг активів у великих аеропортах, що може бути пов'язано з їхньою широкою інфраструктурою та обсягами пасажирських та вантажних перевезень.

Питома вага власного капіталу аеропортів протягом 2013-2021 років перевищує 50%, що свідчить про їхню стійкість та фінансову незалежність. Це важливий показник, який вказує на здатність аеропортів витримувати фінансові труднощі та ризики. Брак власного оборотного капіталу, спостережений лише у 2019-2020 роках, може свідчити про тимчасові труднощі, які виникли в цей період. Однак, за загальними показниками, фінансовий стан діяльності аеропортів протягом 2013-2021 років був достатньо міцним, що підтверджує їхню стійкість та ефективність управління.

Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року є важливим інструментом для модернізації і підвищення ефективності інфраструктури аеропортів в Україні. Для виконання програми визначені конкретні органи, відповідальні за її реалізацію, включаючи Державне агентство інфраструктурних проєктів України. Основним джерелом фінансування програми є кошти підприємств, приватних інвесторів, а також

кошти з Державного і місцевих бюджетів. Залучення кредитних ресурсів, у тому числі під державні гарантії, може також використовуватися для фінансування програми, а також інші джерела фінансування. Міністерству інфраструктури України рекомендовано очолити процес підготовки інвестиційних проектів та бізнес-планів, спрямованих на виконання завдань і заходів, передбачених в програмі. Це дозволить забезпечити координацію та ефективно впровадження програми для підвищення рівня функціональності та конкурентоспроможності аеропортів України.

Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року поширюється на 18 аеропортів України: Аеропорт “Полтава”, Аеропорт “Суми”, Аеропорт в Закарпатському регіоні, МА “Бориспіль”, МА “Вінниця”, МА “Дніпропетровськ”, МА “Запоріжжя”, МА “Івано-Франківськ”, МА “Київ” (Жуляни), МА “Кривий Ріг”, МА “Львів” імені Данила Галицького, МА “Одеса”, МА “Рівне”, МА “Тернопіль”, МА “Харків”, МА “Херсон”, МА “Черкаси”, МА “Чернівці”.

Реалізація програмних заходів з розвитку аеропортів має потенціал позитивно вплинути на кілька ключових аспектів авіаційної галузі в Україні.

По-перше, підвищення ефективності управління майном аеропортів допоможе оптимізувати їхню діяльність і забезпечити більш ефективно використання ресурсів. Це сприятиме підвищенню конкурентоспроможності та привабливості аеропортів для авіакомпаній та пасажирів.

По-друге, стимулювання збільшення авіаційних перевезень сприятиме розвитку авіаційного сектора в цілому, що може мати позитивний вплив на економіку країни. Збільшення авіаперевезень може також сприяти розвитку туризму та підвищенню міжнародного сполучення.

По-третє, розвиток регіональних аеропортів допоможе покращити доступність повітряного транспорту для мешканців різних регіонів країни, що сприятиме їхньому соціально-економічному розвитку.

Основним інвестиційним об'єктом є інфраструктура авіаційного транспорту, адаптована до міжнародних стандартів. Це дозволить Україні

максимально використовувати свій транзитний потенціал та забезпечити зручність та безпеку для пасажирів та вантажів.

Дані стосовно структури джерел фінансування вказують на превалювання державних коштів у фінансуванні розвитку аеропортів. Це може бути важливим фактором у забезпеченні стійкості та розвитку авіаційної інфраструктури в Україні, особливо в умовах військових дій та надзвичайних ситуацій.

Превалювання державних коштів (особливо бюджетних ресурсів) може бути важливим забезпеченням стабільного фінансування для здійснення необхідних інвестицій у розвиток аеропортів, включаючи модернізацію і підвищення їхньої ефективності. Однак важливо забезпечити ефективне використання цих коштів та максимізувати їхню ефективність у досягненні поставлених цілей розвитку авіаційної галузі.

Використання схем державно-приватного партнерства може стати важливим механізмом для залучення приватного капіталу та ефективного управління інвестиційними ресурсами. Це може сприяти розвитку інноваційних рішень та підвищенню конкурентоспроможності авіаційних підприємств. У цілому, балансування використання державних і приватних ресурсів, а також впровадження ефективних інвестиційних стратегій може сприяти стійкому розвитку авіаційної галузі в Україні, забезпечуючи якість обслуговування пасажирів та підвищуючи їхню безпеку.

Інвестиційне право є галуззю права, яка регулює відносини, пов'язані з інвестуванням. Це включає в себе правове регулювання всіх аспектів інвестиційного процесу, від укладання договорів про інвестування до захисту інвесторів та врегулювання спорів, які виникають у зв'язку з інвестиціями.

Суб'єктами інвестиційного права є громадяни, юридичні особи (включаючи компанії, банки, фонди тощо) і держава. Інвестиційне право має на меті створення правової бази для захисту інвестицій та забезпечення правових механізмів для стимулювання інвестиційної діяльності.

Серед основних аспектів, що регулюються інвестиційним правом,

можна виділити такі:

- укладання договорів про інвестування;
- захист прав та інтересів інвесторів;
- регулювання діяльності фондових ринків і бірж;
- контроль за іноземними інвестиціями;
- вирішення спорів, пов'язаних з інвестиціями.

Інвестиційне право важливо для створення стабільного та привабливого інвестиційного клімату, що сприяє економічному зростанню та розвитку бізнесу.

В інвестиційному праві можна виділити два основних типи суспільних відносин, які складають його предмет:

- горизонтальні відносини між різними суб'єктами інвестування, такими як інвестори, компанії, фонди тощо. Вони регулюються переважно диспозитивними (тобто спільними для сторін) методами. Сюди входять укладання договорів про інвестування, вирішення спорів між інвесторами та компаніями, а також захист прав та інтересів сторін;

- вертикальні відносини між суб'єктами інвестування та державою, яка виступає як регулятор інвестиційної діяльності. Ці відносини регулюються переважно адміністративно-правовими методами, такими як закони, постанови, нормативно-правові акти тощо. Держава встановлює правила та умови для залучення та захисту інвестицій, контролює діяльність інвесторів та компаній.

Ці два типи відносин доповнюють один одного і створюють комплексний підхід до регулювання інвестиційної діяльності, забезпечуючи баланс між інтересами різних сторін і сприяючи стабільному функціонуванню ринку інвестицій.

Предмет інвестиційного права визначає суспільні відносини, які воно регулює, тоді як метод описує способи, за допомогою яких ці відносини регулюються. Метод включає в себе правові заходи, спрямовані на формування поведінки суб'єктів інвестиційних правовідносин. Ці заходи

можуть бути різними, від законів та постанов до нормативно-правових актів, що регулюють правовий статус, розподіл прав і обов'язків між суб'єктами, а також встановлюють види санкцій за порушення правових норм і порядок їх застосування. Метод інвестиційного права є засобом впливу на поведінку суб'єктів інвестиційних відносин, який забезпечує їхню правову структуру, визначає права та обов'язки, а також встановлює порядок вирішення спорів і застосування санкцій.

Комплексність методу інвестиційного права включає в себе різноманітні елементи, які сприяють ефективному регулюванню інвестиційних відносин (табл. 1.5).

Таблиця 1.5

Елементи методу інвестиційного права

Елементи методу	Характеристика
Автономні рішення	передбачає можливість суб'єктів інвестиційних відносин приймати самостійні, законні та юридично значущі рішення. Інші суб'єкти повинні утриматися від завдання перешкод прийняттю і виконанню таких рішень
Владні приписи	передбачає право власника майна та органу господарського управління приймати юридично значущі рішення щодо використання майна та управління інвестиційними активами
Координація, узгодження, компроміс	сторони можуть узгоджувати і координувати свої дії під час укладання інвестиційних договорів. Цей елемент сприяє досягненню взаємовигідних умов для всіх зацікавлених сторін
Рекомендації щодо ведення інвестиційної діяльності	держава та інші відповідальні органи можуть надавати рекомендації щодо ефективного ведення інвестиційної діяльності. Ці рекомендації можуть мати імперативний характер, щоб забезпечити дотримання стандартів та регулювань у сфері інвестицій

Джерело: власна розробка

Метод інвестиційного права поєднує два основних субметода:

- приватно-правовий субметод, який забезпечує захист інтересів приватних інвесторів, дозволяючи їм здійснювати і використовувати інвестиції з вільним вибором контрагентів та розпорядженням результатами інвестування на власний розсуд. Елементи цього субметода включають автономні рішення, координацію і рекомендації;

- публічно-правовий субметод, який спрямований на захист суспільних

інтересів шляхом дотримання технічних, екологічних, радіаційних, містобудівних, санітарно-гігієнічних, архітектурних та інших вимог. Це включає владні приписи, які накладають обов'язки на інвесторів з дотримання встановлених норм і стандартів.

Функції інвестиційного права визначаються його змістом і систематизовані у табл. 1.6.

Таблиця 1.6

Функції інвестиційного права

Функція	Її характеристика	Її значення
Регулятивна	полягає в створенні правових норм і механізмів, які регулюють інвестиційні відносини між суб'єктами	встановлює правила та умови здійснення інвестиційної діяльності, а також порядок розвитку інвестиційного ринку
Охоронна	спрямована на захист прав та інтересів учасників інвестиційних відносин	надає засоби для захисту власності, контрактних прав, прав інвесторів тощо
Попереджувально-виховна	передбачає встановлення відповідальності за порушення інвестиційного законодавства	штрафи, покарання та інші заходи можуть бути застосовані для запобігання порушень та виховання суб'єктів інвестиційних відносин
Стимулююча	спрямована на створення матеріальних та нематеріальних стимулів для залучення інвестицій та стимулювання розвитку економіки	включає податкові пільги, гранти, легалізацію інвестицій, сприяння розвитку нових технологій тощо

Джерело: власна розробка

Інвестиційні правовідносини представляють собою особливий тип відносин, що виникають між суб'єктами інвестиційної діяльності на підґрунті інвестиційного права, основні риси яких систематизовано у табл. 1.7. Вони відображають їхню складність, різноманітність та характеризуються такими класифікаційними ознаками:

- регулятивні - виникають на основі правових норм і стосуються встановлення обов'язків, прав та відповідальності;

- охоронні - регулюють відповідальність та захист порушених прав.

Типи поведінки можуть різнитися і можуть бути активними (передбачають виконання певних дій або обов'язків), і пасивними (основна

обов'язкова дія - утримання від порушення прав чи виконання дій).

Таблиця 1.7

Риси інвестиційних правовідносин та їх характеристики

Риси	Їх характеристика
Суб'єктність	Вони формуються між фізичними та юридичними особами, які беруть участь у процесі інвестування, такими як інвестори, держава, підприємства, фонди тощо.
Предметність	Інвестиційні правовідносини стосуються інвестиційних об'єктів, таких як майно, цінні папери, інтелектуальна власність тощо.
Об'єктність	Це відносини, пов'язані з власністю на інвестиційні об'єкти, їх користуванням, розпорядженням та отриманням прибутку.
Правова регламентація	Інвестиційні правовідносини регулюються спеціальними нормами інвестиційного права, які встановлюють права, обов'язки, відповідальність суб'єктів, а також порядок вирішення спірних питань.
Специфіка	Ці відносини мають особливості, пов'язані з ризиками інвестування, розподілом прибутку, правами інвесторів та іншими аспектами, характерними для інвестиційної діяльності.

Джерело: власна розробка

Стадіями інвестиційного циклу є:

- передінвестиційна, коли рішення приймаються та готуються для визначення умов інвестування;
- стадія інвестицій, коли відбувається сам процес інвестування;
- експлуатаційна стадія, коли вже використовується інвестована власність.

Наведені нижче класифікаційні ознаки допомагають у систематизації та розумінні різних аспектів інвестиційного права та його застосування в практичній діяльності: капітальне будівництво, різні види економічної діяльності, іноземне інвестування, приватизація, корпоративне підприємництво, лізинг. Держава та суб'єкти інвестиційної діяльності взаємодіють через різні правові механізми та методи. Держава, як зазначено, здійснює регулювання та контроль за інвестиційною діяльністю через відповідні органи державної виконавчої влади. Ці органи застосовують норми адміністративного права для здійснення своїх функцій, таких як встановлення вимог, надання дозволів, нагляд та контроль. З іншого боку, суб'єкти інвестиційної діяльності вступають у відносини добровільно, на

основі власного розсуду та інтересів. Вони мають можливість самостійно вибирати партнерів для інвестування та укласти договори на рівних умовах. Ці відносини регулюються господарським та цивільним законодавством, а також міжнародними договорами, колективними договорами та іншими правовими актами, які визначають права та обов'язки сторін. Така двостороння взаємодія між державою та суб'єктами інвестиційної діяльності сприяє створенню сприятливого інвестиційного клімату та розвитку економіки.

Інвестиційні правовідносини включають участь різних суб'єктів, які можуть бути класифіковані за різними критеріями:

- інвестори - це особи чи організації, які вкладають свої ресурси в певний об'єкт з метою отримання прибутку чи іншої вигоди. Інвесторами можуть бути громадяни, юридичні особи, комерційні та некомерційні організації;

- реципієнти, які отримують інвестиції - це різні організації, підприємства, державні чи приватні структури, які отримують інвестиції для розвитку своєї діяльності чи реалізації певного проекту;

- держава виступає регулятором інвестиційної діяльності, забезпечуючи створення сприятливого інвестиційного клімату, встановлюючи правила та регуляції, що стосуються інвестицій, і забезпечуючи захист прав інвесторів.

Інвестори можуть бути фізичними особами, такими як громадяни, або юридичними особами, такими як підприємства, організації та установи. Вони можуть мати різний статус власності (приватний, державний, іноземний тощо) та форму власності (індивідуальна, колективна, корпоративна).

Учасники інвестиційної діяльності можуть включати як інвесторів, які вкладають кошти або ресурси у певні об'єкти чи проекти, так і співінвесторів, які спільно з інвесторами беруть участь у реалізації інвестиційних проектів.

Інвестиційна правосуб'єктність надає суб'єктам певні права та обов'язки, а також встановлює спеціальні вимоги щодо їх поведінки та

діяльності. Наприклад, для отримання певних пільг або доступу до інвестиційних можливостей можуть вимагатися конкурсні тендерні умови, які регулюються відповідними законами та правилами.

Об'єкти інвестиційних правовідносин можуть бути різноманітними і включати як комерційні, так і соціальні аспекти. Згідно зі статтею 4 Закону України "Про інвестиційну діяльність", такі об'єкти можуть охоплювати інвестиційну та інноваційну діяльність, які не обов'язково мають на меті лише отримання прибутку чи доходу. Інвестиційна діяльність може охоплювати різноманітні види проектів та ініціатив, включаючи інфраструктурні розвиток, розвиток людських ресурсів, соціальні програми та інші сфери, які сприяють розвитку економіки та суспільства в цілому. Цільова спрямованість інвестицій може варіюватися від економічного зростання до покращення якості життя громадян.

Виникнення, зміна, призупинення та припинення інвестиційних правовідносин можуть бути пов'язані з різними юридичними фактами, що відбуваються в інвестиційних договорах, односторонніх актах надання гуманітарної або спонсорської допомоги, а також волевиявленні сторін або третіх осіб. Виникнення інвестиційних правовідносин може бути результатом укладення інвестиційного договору між сторонами, які можуть бути інвесторами та реципієнтами інвестицій. Зміна цих відносин може відбуватися через укладання додаткових угод, зміну умов інвестиційного договору або внаслідок рішення сторін або третіх осіб. Призупинення інвестиційних правовідносин може відбуватися за різних обставин, таких як порушення умов договору, рішення контролюючих державних органів або інші причини, що передбачені законом чи умовами договору. Припинення інвестиційних правовідносин може настати внаслідок виконання умов договору, досягнення терміну дії договору, взаємної згоди сторін або за іншими законними підставами.

Інвестиційні правовідносини є різновидом господарських правовідносин і виникають між суб'єктами інвестиційної діяльності в процесі

підготовки, реалізації інвестиційних проектів, а також відшкодування витрачених коштів і отримання прибутку або досягнення соціального ефекту. Ці правовідносини виникають між інвесторами (фізичними або юридичними особами, які інвестують кошти) та реципієнтами (організаціями або проектами, які отримують інвестиції). Інвестори можуть вкладати кошти в різноманітні сектори економіки, включаючи виробництво, послуги, інфраструктуру та інноваційні проекти. Правовідносини між інвесторами і реципієнтами включають укладення інвестиційних договорів, визначення прав та обов'язків сторін, гарантії виконання умов договору, а також врегулювання спорів та вирішення конфліктів, які можуть виникнути під час реалізації інвестиційних проектів.

Так, інвестиційна діяльність регулюється не лише нормами інвестиційного права, а й іншими галузями права, такими як фінансове, податкове, митне та кримінальне право, а саме:

- фінансове право визначає умови фінансування інвестиційних проектів, а також механізми контролю за використанням коштів;

- податкове право встановлює оподаткування прибутку від інвестиційної діяльності, податки на майно та інші види оподаткування, що стосуються інвестицій;

- митне право регулює ввезення та вивезення товарів, які використовуються для інвестиційних проектів, та забезпечує виконання митних процедур;

- кримінальне право встановлює відповідальність за злочини, пов'язані з інвестиційною діяльністю, такі як фінансові шахрайства, відмивання грошей та інші правопорушення;

- арбітражне процесуальне право визначає процедури вирішення спорів між суб'єктами інвестиційної діяльності, які можуть виникати під час реалізації інвестиційних проектів. Арбітражні суди вирішують такі спори на основі законодавства та угод між сторонами.

Такий підхід допомагає забезпечити ефективне функціонування

інвестиційного середовища, захист інвесторів та інших учасників ринку, а також вирішення спорів, які можуть виникати під час інвестиційної діяльності.

1.3. Фінансово-економічний паспорт Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ»

КОМУНАЛЬНЕ ПІДПРИЄМСТВО МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ «КИЇВ» має скорочену назву КПМА «КИЇВ» (ЖУЛЯНИ). Воно було зареєстровано 24.06.1999 (24 роки 11 місяців). Код ЄДРПОУ 01131514. Розмір статутного капіталу складає 24443545,41 грн.

Назва англійською мовою MUNICIPAL ENTERPRISE INTERNATIONAL AIRPORT KYIV (ZHULYANY) (ME IA KYIV (ZHULYANY)).

Керівником КПМА «КИЇВ» є НЕСТЕРЕНКО ОЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ. Організаційно-правова форма організації - КОМУНАЛЬНЕ ПІДПРИЄМСТВО.

Основний вид діяльності за КВЕД – 52.23 Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту.

Інші види економічної діяльності:

79.90 Надання інших послуг бронювання та пов'язана з цим діяльність.

86.21 Загальна медична практика.

46.71 Оптова торгівля твердим, рідким, газоподібним паливом і подібними продуктами.

Також КПМА «КИЇВ» (ЖУЛЯНИ) здійснює такі види економічної діяльності:

- діяльність інших засобів тимчасового розміщення;
- інші види діяльності з прибирання;
- комплексне обслуговування об'єктів;

- рекламні агентства;
- надання інших інформаційних послуг;
- технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів;
- електромонтажні роботи;
- ремонт і технічне обслуговування електроустаткування;
- виробництво, гарячої води і кондиційоване повітря;
- надання в оренду інших машин, устаткування і товарів;
- надання в оренду та експлуатацію власного чи орендованого майна.

Контактні відомості компанії КПМА «КИЇВ» - телефон: 0443392001
0442490136.

Фактична адреса - 03048, м. Київ, вул. Медова, 2.

Юридична адреса - 03036, м. Київ, просп. Повітрофлотський, 79.

Засновником юридичної особи є КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ (Код ЄДРПОУ - 00022527), частка якої у статутному капіталі становить 100,00%.

КПМА «КИЇВ» не зареєстровано в Реєстрі неприбуткових установ та організацій. Воно має дійсне свідоцтво ПДВ від 07.07.1997 (Індивідуальний податковий номер – 011315126653). Анульованим свідоцтвом ПДВ 13.05.2002 є індивідуальний податковий номер – 011315126055. Причиною анулювання є припинення зарахування до категорії великих платників податків.

Місцезнаходження реєстраційної справи КПМА «КИЇВ» - Солом'янська районна в місті Києві державна адміністрація.

КПМА «КИЇВ» взято на облік у:

- ГОЛОВНОМУ УПРАВЛІННІ РЕГІОНАЛЬНОЇ СТАТИСТИКИ
07.04.1994 (ідентифікаційний код – 21680000).

- реєстрі платників податків у ГОЛОВНОМУ УПРАВЛІННІ ДПС У
М.КИЄВІ, ДПІ У СОЛОМ'ЯНСЬКОМУ РАЙОНІ (СОЛОМ'ЯНСЬКИЙ
РАЙОН М.КИЄВА) 11.02.1994 (ідентифікаційний код – 43141267);

- реєстрі платників єдиного внеску у ГОЛОВНОМУ УПРАВЛІННІ

ДПС У М.КИЄВІ, ДПІ У СОЛОМ'ЯНСЬКОМУ РАЙОНІ (СОЛОМ'ЯНСЬКИЙ РАЙОН М.КИЄВА) 11.02.1994 (ідентифікаційний код – 43141267).

КПМА «КІЇВ» брав участь у тендерах, щодо надання послуг: 23.02.2023 із постачання електричної енергії у кількості 88500 кіловат СПЕЦІАЛЬНОМУ АВІАЦІЙНОМУ ЗАГОНУ ОПЕРАТИВНО-РЯТУВАЛЬНОЇ СЛУЖБИ ЦИВІЛЬНОГО ЗАХИСТУ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ З НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ у сумі 500 тис. грн.

Міжнародний аеропорт Київ, також відомий як аеропорт «Жуляни», є одним з найбільших аеропортів в Україні та в цілому у центральному регіоні Європи, який інтенсивно розвивався до початку повномасштабного вторгнення РФ. Він відомий своєю великою пасажирською та вантажною обіговістю, а також широким міжнародним обслуговуванням. Міжнародний аеропорт Жуляни був головним вузлом для багатьох авіакомпаній та виконував значний обсяг польотів, сполучаючи Київ з різними містами світу. Завдяки своєму стратегічному положенню та постійному розвитку, аеропорт Київ має важливе значення для транспортної інфраструктури України і міжнародних повітряних зв'язків.

Завдяки своєму розташуванню і розгалуженій маршрутній мережі аеропорт Київ може забезпечити зручний доступ до повітряного транспорту не тільки для мешканців Київської області, але і для людей з інших регіонів України. Це дозволяє пасажиром з усієї країни легко отримати доступ до міжнародних та внутрішніх рейсів через аеропорт «Київ». Розширена мережа рейсів також допомагає в абсорбції попиту на авіап перевезення в різних напрямках, що робить аеропорт привабливим для пасажирів з усієї країни.

Аеропорт пропонує широкий спектр послуг для пасажирів. Ресторани, кафе і бари дозволяють пасажиром насолоджуватися різноманітними стравами та напоями перед вильотом або під час пересадки. Магазини, включаючи Duty Free, роблять можливим придбання різних товарів, починаючи від одягу і косметики до подарунків і сувенірів, що додає

зручності та розваги під час очікування рейсу. Такі можливості значно підвищують комфорт пасажирів і роблять їхню подорож приємнішою. Доступ до бездротового Інтернету є надзвичайно корисним для пасажирів, оскільки він дозволяє їм залишатися на зв'язку, перевіряти електронну пошту, користуватися соціальними мережами та здійснювати інші онлайн-дії прямо з аеропорту. Це особливо зручно для тих, хто чекає рейсу або перебуває в транзиті.

Можливість самостійно вибрати місце в літаку за допомогою інтернет-сервісів стає все більш поширеною серед авіаперевізників. Це дозволяє пасажирам зручно обирати бажані місця в кабіні літака відповідно до їхніх уподобань і потреб. Онлайн-реєстрація також допомагає заощадити час на аеропорту, оскільки пасажирів можуть здійснити реєстрацію і отримати посадковий квиток перед вильотом, уникнувши черг та затримок.

Висновки до розділу 1

1. Загальний вплив війни на фінанси підприємств є складним і різноманітним, але ретельний аналіз виділених факторів допоможе авіаційним підприємствам приймати стратегічні рішення для забезпечення своєї фінансової стійкості.

2. Для подолання викликів воєнного стану важливо прийняти ефективні заходи для відновлення економіки та забезпечення фінансової стійкості шляхом інвестування у відновлення виробничих активів, стимулювання економічної активності та зменшення фінансового тиску через раціоналізацію витрат і фінансове планування. Ці заходи значно впливають на фінансову стійкість підприємств і потребують від них адаптації та прийняття стратегічних рішень для подолання економічних труднощів.

3. Значний вплив на організацію фінансів підприємств в умовах воєнного стану відіграють програми фінансової підтримки для певних галузей або регіонів, які особливо постраждали внаслідок війни та бойових

дій. Вони включають додаткові фінансові стимули або пільги для підприємств у важких умовах і спрямовані на зменшення впливу війни на бізнес та сприяння його відновленню та розвитку. Запропоновані стратегії допоможуть забезпечити більш ефективну та цілеспрямовану підтримку бізнесу в умовах фінансових обмежень, сприяючи збереженню робочих місць та стійкості економіки країни в умовах війни.

4. Системний підхід до аналізу економічних, технологічних, правових та інших аспектів розвитку авіаційної галузі є важливим для створення ефективної стратегії подальшого розвитку цієї галузі в умовах сучасного світу. Правове регулювання забезпечує стандарти безпеки, захист прав пасажирів та регулювання конкуренції на ринку авіаперевезень.

5. У ситуації воєнного стану аеропорти зазнають серйозних втрат і пошкоджень через ворожі дії та обстріли. Адміністративні заборони на повітряне сполучення введені з метою забезпечення безпеки країни, що призводить до значного зменшення або припинення операційної діяльності аеропортів і суттєвих збитків.

6. В умовах важливо прийняти заходи для відновлення та ремонту пошкоджених інфраструктурних об'єктів, а також забезпечити безпеку персоналу та майна аеропортів. Залучення міжнародної допомоги та координація з військовими та правоохоронними органами є ключовими елементами відновлення роботи аеропортів у воєнний період.

7. Інвестиційні правовідносини визначаються як спеціальна форма взаємодії суб'єктів, що здійснюють інвестиційну діяльність, на основі норм і принципів інвестиційного права. Виділено два його субметоди, які працюють разом для забезпечення балансу між захистом інтересів приватних інвесторів та суспільних інтересів у процесі здійснення інвестиційної діяльності. Виділені функції інвестиційного права сприяють розвитку інвестиційної діяльності та забезпечують стабільність і ефективність функціонування інвестиційного ринку.

8. Інвестори та співінвестори виступають ключовими учасниками інвестиційних процесів, об'єднуючи свої ресурси та знання для досягнення спільних цілей. Об'єкти інвестиційних правовідносин мають широкий спектр, від комерційних підприємств до соціальних та громадських ініціатив, які спрямовані на розвиток суспільства та задоволення його потреб. Основними елементами інвестиційних правовідносин є інвестиційні договори, документація про інвестиційний проект, права на власність або користування майном, а також права на отримання прибутку або іншого соціального ефекту від інвестицій.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ОРГАНІЗАЦІЇ ФІНАНСІВ В УМОВАХ КП МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ «КИЇВ» ТА ШЛЯХИ ЇЇ УДОСКОНАЛЕННЯ

2.1. Аналіз фінансового стану аеропорту

Методика аналізу фінансового стану аеропорту ґрунтується на вертикальному та горизонтальному аналізі (табл. 2.1). Протягом аналізованого періоду вартість КП МА «Київ» скоротилася із 2006316 тис. грн. до 1961639 тис. грн., або на 44677 тис. грн. (на 2,227%). Скорочення зумовлено зменшенням вартості оборотних активів на 34718 тис. грн., або на 35,57%, у т.ч. за рахунок грошей та їх еквівалентів – на 25753 тис. грн., або на 54%. Основу активів становлять необоротні активи, частка яких зросла з 95,14% до 96,79%, або на 1,66%.

Скорочення пасивів обумовлено зменшенням власного капіталу за рахунок непокритих збитків на 23376 тис. грн., або на 56,64% (табл. 2.2). Основу пасивів становить додатковий капітал, частка якого зросла з 91,22% до 93,30%, або на 2,08%. Через наявність непокритих збитків питома вага власного капіталу є меншою і скоротилася з 90,38% до 91,25%, або на 0,87%. Підприємство є фінансово стійким.

Підприємство має додатну величину власного оборотного капіталу, яка скоротилася на 16874 тис. грн., або на 30,30%. КП МА «Київ» має надлишок ліквідності, коефіцієнт абсолютної ліквідності скоротився з 1,14 до 0,91 (при нормі 0,2), коефіцієнт проміжної ліквідності збільшився з 2,16 до 2,37, загальної – з 2,33 до 2,61.

Додатна величина робочого капіталу вказує на те, що поточні активи КП МА «Київ» перевищують поточні зобов'язання. Це означає, що підприємство має достатньо коштів для покриття своїх короткострокових зобов'язань і може ефективно функціонувати без додаткового фінансування.

Таблиця 2.1

Аналіз динаміки і структури активів КП МА «Київ»

Назва рядка	01.01.2023		01.01.2024		Приріст		
	тис. грн	структура, %	тис. грн	структура, %	абс., тис. грн.	темп приросту, %	структури, %
I. Необоротні активи							
Нематеріальні активи	1592523	79,38	1592471	81,18	-52	-0,003	1,81
первісна вартість	1593166	79,41	1593014	81,21	-152	-0,010	1,80
накопичена амортизація	643	0,03	543	0,03	-100	-15,552	0,00
Основні засоби	311851	15,54	291755	14,87	-20096	-6,444	-0,67
первісна вартість	728255	36,30	728775	37,15	520	0,071	0,85
знос	416404	20,75	437020	22,28	20616	4,951	1,52
Довгострокова дебіторська заборгованість	2453	0,12	2434	0,12	-19	-0,775	0,00
Інші необоротні активи	1883	0,09	12091	0,62	10208	542,114	0,52
Усього за розділом I	1908710	95,14	1898751	96,79	-9959	-0,522	1,66
II. Оборотні активи							
Запаси	6955	0,35	5919	0,30	-1036	-14,896	-0,04
Виробничі запаси	6893	0,34	5857	0,30	-1036	-15,030	-0,04
Товари	62	0,00	62	0,00	0	0,000	0,00
Дебіторська заборгованість							
- за продукцію, товари, роботи, послуги	15318	0,76	5915	0,30	-9403	-61,385	-0,46
- за розрахунками							
за виданими авансами	42	0,00	26	0,00	-16	-38,095	0,00
з бюджетом	254	0,01	27049	1,38	26795	10549	1,37
у тому числі з податку на прибуток	211	0,01	211	0,01	0	0,000	0,00
Гроші та їх еквіваленти	47665	2,38	21912	1,12	-25753	-54,029	-1,26
Рахунки в банках	47665	2,38	21912	1,12	-25753	-54,029	-1,26
Витрати майбутніх періодів	43	0,00	43	0,00	0	0,000	0,00
Інші оборотні активи	27329	1,36	2024	0,10	-25305	-92,594	-1,26
Усього за розділом II	97606	4,86	62888	3,21	-34718	-35,570	-1,66
Баланс	2006316	100,00	1961639	100,00	-44677	-2,227	0,00

Джерело: власні розрахунки

Таблиця 2.2

Аналіз динаміки і структури пасивів КП МА «Київ»

Назва рядка	01.01.2023		01.01.2024		Приріст		
	тис. грн	структура, %	тис. грн	структура, %	абс., тис. грн.	темп приросту, %	структури, %
Зареєстрований (пайовий) капітал	24444	1,22	24444	1,25	0	0,00	0,03
Додатковий капітал	1830219	91,22	1830219	93,30	0	0,00	2,08
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	-41269	-2,06	-64645	-3,30	-23376	56,64	-1,24
Усього власний капітал	1813394	90,38	1790018	91,25	-23376	-1,29	0,87
Інші довгострокові зобов'язання	171	0,01	235	0,01	64	37,43	0,00
Цільове фінансування	150827	7,52	146783	7,48	-4044	-2,68	-0,03
Усього довгострокові зобов'язання	151014	7,53	147557	7,52	-3457	-2,29	0,00
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями							
товари, роботи, послуги	15505	0,77	9050	0,46	-6455	-41,63	-0,31
розрахунками з бюджетом	297	0,01	70	0,00	-227	-76,43	-0,01
розрахунками зі страхування	114	0,01	92	0,00	-22	-19,30	0,00
розрахунками з оплати праці	444	0,02	301	0,02	-143	-32,21	-0,01
за одержаними авансами	11457	0,57	3167	0,16	-8290	-72,36	-0,41
Поточні забезпечення	10018	0,50	7325	0,37	-2693	-26,88	-0,13
Доходи майбутніх періодів	4033	0,20	4044	0,21	11	0,27	0,01
Інші поточні зобов'язання	40	0,00	15	0,00	-25	-62,50	0,00
Усього за розділом III	41908	2,09	24064	1,23	-17844	-42,58	-0,86
Баланс	2006316	100,00	1961639	100,00	-44677	-2,23	0,00

Джерело: власні розрахунки

Таблиця 2.3

Аналіз динаміки і структури показників ліквідності КП МА «Київ»

Назва рядка	Одиниця виміру	01.01.2023	01.01.2024	абс. приріст	темп приросту
Запаси	тис. грн.	6955	5919	-1036	-14,896
Виробничі запаси		6893	5857	-1036	-15,030
Товари		62	62	0	0,000
Дебіторська заборгованість		15614	32990		
Гроші та їх еквіваленти		47665	21912	-25753	-54,029
Оборотні активи		97606	62888	-34718	-35,570
Поточні зобов'язання		41908	24064	-17844	-42,58
Робочий капітал		55698	38824	-16874	-30,30
Коефіцієнти ліквідності	коєф.				
- абсолютної		1,14	0,91	-0,23	
- проміжної		2,16	2,37	0,20	
- загальної		2,33	2,61	0,28	

Джерело: власні розрахунки

Додатна величина робочого капіталу є важливим показником фінансової стійкості підприємства. Вона дозволяє компанії мати достатні ресурси для покриття непередбачених витрат, ведення поточної діяльності та розвитку бізнесу. Такий стан робочого капіталу зазвичай є позитивним сигналом для кредиторів і інвесторів, оскільки він свідчить про фінансову стабільність та здатність підприємства ефективно управляти своїми фінансами.

Надлишок ліквідності вказує на те, що підприємство має більше готівки або еквівалентів готівки, ніж необхідно для забезпечення його поточних операцій і зобов'язань. Це може виникнути через недоінвестування грошей, невикористання доступних кредитних ліній або недостатню активність у використанні ресурсів.

Існує деяка грань між маючим достатню ліквідність та надлишком ліквідності. Хоча наявність готівки може бути корисною для підприємства для оплати рахунків та інших необхідних витрат, надлишок ліквідності може вказувати на неефективне використання ресурсів.

Управління надлишком ліквідності може включати в себе інвестування грошових коштів у більш доцільні активи, розгляд можливості погашення

заборгованості чи сплати дивідендів акціонерам. Важливо збалансувати рівень ліквідності таким чином, щоб підприємство могло ефективно функціонувати, уникати непотрібних ризиків та максимізувати прибуток для власників.

2.2. Аналіз доходів, витрат, рентабельності аеропорту

Аналіз доходів, витрат і рентабельності аеропорту може допомогти зрозуміти фінансову стабільність та ефективність його діяльності. Оцінка рівня доходів аеропорту за певний період (наприклад, за квартал або рік) включає доходи від пасажирських, вантажних та інших авіап перевезень, а також доходи від оренди приміщень та інших послуг. Аналіз всіх видів витрат, пов'язаних з експлуатацією аеропорту, таких як зарплати працівникам, паливо, обслуговування обладнання, амортизація, оплата комунальних послуг тощо. Рентабельність може бути виміряна різними способами, такими як відношення прибутку до загальних витрат або відношення прибутку до загальних доходів. Це допоможе з'ясувати, наскільки ефективно аеропорт генерує прибуток зі своїх операцій. Порівняння фінансових показників аеропорту за різні періоди часу з аналогічними аеропортами може допомогти виявити тенденції та проблемні області. Врахування факторів зовнішнього середовища, таких як зміни урядової політики, конкуренція на ринку авіап перевезень, зміни в попиті на авіаційні послуги тощо, допоможе зрозуміти можливі ризики та можливості для аеропорту. Цей аналіз допоможе керівництву аеропорту приймати кращі рішення щодо фінансового управління та стратегічного розвитку.

Протягом 2022-2023 років вартість збитків скоротилася на 10328 тис. грн., або на 30,64% (табл. 2.4). Основною причиною є перевищення обсягів зменшення собівартості реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) на 30350 тис. грн. порівняно з чистим доходом від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) – на 26318 тис. грн.

Валовий збиток скоротився на 4032 тис. грн., або на 100%, інші операційні доходи - на 129226 тис. грн., або на 73,87%, адміністративні

витрати – на 3138 тис. грн., або на 27,31%, інші операційні витрати – на 133727 тис. грн., або на 66,62%, операційний збиток - на 11671 тис. грн., або на 28,24%.

Таблиця 2.4

Аналіз динаміки фінансових результатів КП МА «Київ»

Назва рядка	2022	2023	Абс. приріст, тис. грн.	Темп при- росту, %
Реалізація продукції (товарів, робіт, послуг)				
- чистий дохід	26318		-26318	-100
- собівартість	30350		-30350	-100
Валовий збиток	4032	0	-4032	-100
Інші операційні доходи	174943	45717	-129226	-73,87
Адміністративні витрати	11490	8352	-3138	-27,31
Інші операційні витрати	200744	67017	-133727	-66,62
збиток	41323	29652	-11671	-28,24
Інші фінансові доходи	2681	2782	101	3,77
Інші доходи	4035	4033	-2	-0,05
Фінансові витрати	12	16	4	33,33
збиток	34619	22853	-11766	-33,99
Витрати (дохід) з податку на прибуток	915	-523	-1438	-157,16
Чистий збиток	33704	23376	-10328	-30,64

Джерело: власні розрахунки

Протягом 2022-2023 років вартість операційних витрат КП МА «Київ» скоротилася на 167215 тис. грн., або на 68,93% (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Аналіз динаміки і структури операційних витрат КП МА «Київ»

Назва рядка	2022	2023	Абс. приріст	Темп при- росту, %
	Тис. грн.			
Матеріальні затрати	12124	1738	-10386	-85,66
Витрати на оплату праці	43735	12133	-31602	-72,26
Відрахування на соціальні заходи	9341	2521	-6820	-73,01
Амортизація	21123	20168	-955	-4,52
Інші операційні витрати	156260	38808	-117452	-75,16
Разом	242583	75368	-167215	-68,93
	Структура, %			
Матеріальні затрати	5,00	2,31	-2,69	
Витрати на оплату праці	18,03	16,10	-1,93	
Відрахування на соціальні заходи	3,85	3,34	-0,51	
Амортизація	8,71	26,76	18,05	
Інші операційні витрати	64,42	51,49	-12,92	
Разом	100,00	100,00	0,00	

Джерело: власні розрахунки

Матеріальні затрати скоротилися на 85,66%, витрати на оплату праці -на 72,26%, відрахування на соціальні заходи – на 73,01%, амортизація – на 4,52%, інші операційні витрати – на 75,16%.

Протягом 2022-2023 років мав місце чистий відтік коштів у сумах відповідно 11038 тис. грн. і 25705 тис. грн. (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Аналіз звіту про рух грошових коштів (за прямим методом) КП МА «Київ»

Назва рядка	2022, тис. грн.	2023, тис. грн.	Абс. приріст, тис. грн.	Темп приросту, %
Надходження від:				
- реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	86672	44295	-42377	-48,89
- цільового фінансування	363	115	-248	-68,32
- повернення авансів	58	5	-53	-91,38
- відсотків за залишками коштів на поточних рахунках	265	110	-155	-58,49
- боржників неустойки (штрафів, пені)	5	3	-2	-40,00
- операційної оренди	2120	1387	-733	-34,58
- інші	137533	6336	-131197	-95,39
Витрачання на оплату:				
- товарів (робіт, послуг)	178624	62274	-116350	-65,14
- праці	35473	11769	-23704	-66,82
- відрахувань на соціальні заходи	9350	3032	-6318	-67,57
- зобов'язань з податків і зборів	15775	3226	-12549	-79,55
- зобов'язань з податку на додану вартість	38	119	81	213,16
- зобов'язань з інших податків і зборів	15737	3107	-12630	-80,26
- повернення авансів	39	18	-21	-53,85
- інші	1175	332	-843	-71,74
Чистий рух коштів від операційної діяльності	-13420	-28400	-14980	111,62
Чистий рух коштів від інвестиційної діяльності	2382	2695	313	13,14
Чистий рух коштів від фінансової діяльності				
Чистий рух грошових коштів за звітний період	-11038	-25705	-14667	132,88
Залишок коштів на початок року	57674	47665	-10009	-17,35
Вплив зміни валютних курсів на залишок коштів	1029	-48	-1077	-104,66
Залишок коштів на кінець року	47665	21912	-25753	-54,03

Джерело: власні розрахунки

Чистий відтік коштів від операційної діяльності становив відповідно 13420 тис. грн. і 28400 тис. грн., чистий притік коштів від інвестиційної діяльності – відповідно 2382 тис. грн. і 2695 тис. грн.

2.3. Шляхи удосконалення організації фінансів КП Міжнародний аеропорт «Київ» в умовах воєнного стану

Питання компенсації прямих збитків від війни є ключовим для відновлення ринкових механізмів фінансування бізнесу в повоєнний період. Для успішного перезапуску економіки необхідно мати ефективний інституціональний каркас для проведення такої компенсації, включаючи процедури фіксації та верифікації прямих збитків. Наразі дискусії щодо вибору інституціонального механізму фінансування повоєнного відновлення бізнесу в Україні ще не завершилися. Багато ініціатив з цього питання висловлюються з боку окремих держав та міжнародних фінансових організацій. Проте, інституційна основа для такого фінансування ще не є чіткою. Це важливе завдання, і розробка ефективного механізму компенсації збитків від війни вимагає ретельного аналізу та обговорення з участю різних зацікавлених сторін. Спільна робота з визначення оптимального інституційного каркасу допоможе забезпечити ефективність та прозорість процесу компенсації, що є ключовим для відновлення бізнесу та економіки після війни.

Створення єдиного державного електронного реєстру збитків, понесених внаслідок війни, та встановлення єдиного підходу до порядку фіксації та оцінки цих збитків є кроком у правильному напрямку для забезпечення ефективної компенсації підприємствам, які постраждали внаслідок війни. Однак важливою складовою такого процесу є не лише фіксація та оцінка збитків, але й чітко визначені механізми компенсації для підприємств.

Проект Закону «Про державну реєстрацію збитків, завданих внаслідок збройної агресії російської федерації проти України» визначає функції з ведення реєстру та передбачає їх покладення на Фонд державного майна України. Однак кінцеве призначення такого реєстру та механізми компенсації збитків ще не визначені.

Щоби зробити процес компенсації збитків ефективним та прозорим, пропонується вжити заходи, систематизовані у табл. 2.7.

Таблиця 2.7

**Заходи для компенсації фінансових збитків авіаційних підприємств
від військових дій**

Заходи	Їх зміст
Механізми компенсацій	чітке визначення процедур та умов компенсації збитків для підприємств на основі зібраної інформації в реєстрі. Це може включати в себе розробку програм компенсації, встановлення критеріїв та умов, за якими підприємства можуть отримати компенсацію.
Забезпечення доступу до реєстру	доступ підприємствам до інформації в реєстрі та визначення процедур подання заяв на компенсацію збитків.
Транспарентність та облік	забезпечення транспарентності управління реєстром та механізмами компенсації, а також забезпечення обліку усіх заяв та рішень щодо компенсації збитків.
Консультації та підтримка	доступність консультативних послуг для підприємств та їх підтримка.

Джерело: власна розробка

Створення альтернативного Реєстру збитків у Нідерландах, як частини всеохоплюючого репараційного механізму, може бути значним кроком у напрямку забезпечення компенсації за завдані Україні збитки внаслідок російської агресії. Основні компоненти такого механізму - компенсаційна комісія та компенсаційний фонд - можуть допомогти в індивідуальному розгляді заяв про компенсацію та накопиченні коштів для виплат.

Процес фіксації, верифікації та реєстрації прямих збитків у нормативно визначений спосіб, що передбачається створенням альтернативного Реєстру, дозволить підприємствам легалізувати свої збитки та мати можливість належним чином подати заяви про компенсацію. Важливою складовою цього процесу буде визначення прозорих процедур та критеріїв компенсації, щоб забезпечити справедливість та ефективність виплат.

Крім того, використання коштів з конфіскованих російських активів для формування компенсаційного фонду може стати значним джерелом фінансування для виплат збитків. Однак важливо забезпечити прозорий та ефективний механізм використання цих коштів, а також захист прав власності та інтересів заявників у процесі компенсації.

Невизначеність щодо сум і термінів компенсації прямих збитків справді ускладнює фінансовий стан підприємств, які постраждали від війни. Навіть із доступними інструментами, такими як пільгове кредитування, у більшості випадків вони не виявилися ефективними через потребу у рекапіталізації, а не просто у додатковому боргу.

Відновлення виробничих потужностей за рахунок власних коштів або за допомогою благодійних внесків може бути лише тимчасовим рішенням, особливо для підприємств з обмеженими фінансовими можливостями. Це може створити нерівновагу у фінансах і змусити підприємства шукати стабільніші джерела фінансування для довгострокового відновлення.

Звіт, підготовлений Світовим банком спільно з Урядом України та Європейською Комісією, засвідчує масштаби цих потреб. Наявність таких оцінок важлива для формулювання стратегій та планів дій з відновлення економіки та бізнесу після війни. Вони слугують основою для визначення пріоритетних напрямків державної підтримки, розробки програм та алокації ресурсів. Наприклад, у звіті виділено, що потреби у фінансуванні повоєнного відновлення бізнесу оцінюються у 120,6 млрд доларів США. Це означає, що для створення нових, кращих умов для бізнесу після війни потрібні значні інвестиції. Отже, звіт надає важливу базу для прийняття рішень з планування та реалізації заходів з відновлення економіки та бізнесу, сприяючи кращому використанню обмежених ресурсів та забезпеченню стійкого економічного зростання в майбутньому.

Резерви тіньової економіки можуть стати важливим джерелом рекапіталізації підприємств у подальшому, особливо коли країна почне відновлюватися після війни. Проте важливо враховувати, що цей процес може відбутися лише в тому випадку, якщо буде створено стабільне середовище для бізнесу, знижено систематичний ризик та усунуто тимчасові обмеження, які можуть бути пов'язані зі станом війни. Однак, до завершення війни і в перші повоєнні роки, дійсно, можна очікувати обмежених можливостей для рекапіталізації та активізації банківського кредитування. Тому державні

програми підтримки бізнесу можуть відігравати важливу роль у підтримці життєздатних підприємств та стимулюванні економічного відновлення. Особливу увагу можна зосередити на програмах, спрямованих на збереження робочих місць, стимулювання інвестицій та розвиток життєво важливих галузей економіки.

Іноземна фінансова допомога часто виявляється ключовим джерелом фінансування у періоди відновлення після конфліктів або війни. Україна, ймовірно, також буде залежати від міжнародної підтримки у відновленні своєї економіки. Ця допомога може приймати різні форми, такі як безповоротні гранти, невідкладна фінансова допомога, кредити за сприянням міжнародних фінансових установ або двосторонні домовленості з іншими країнами. Однак важливо звернути увагу на те, що ефективне використання іноземної фінансової допомоги потребує ефективного управління, транспарентності та стратегічного планування з боку уряду. Такі кошти повинні бути спрямовані на проекти та програми, які максимально сприятимуть економічному відновленню, підтримці підприємств та забезпеченню стійкого розвитку країни в період після конфлікту.

Висновки до розділу 2

1. Методика аналізу фінансового стану аеропорту ґрунтується на вертикальному та горизонтальному аналізі. Протягом аналізованого періоду вартість КП МА «Київ» скоротилася із 2006316 тис. грн. до 1961639 тис. грн., або на 44677 тис. грн. (на 2,227%). Скорочення зумовлено зменшенням вартості оборотних активів на 34718 тис. грн., або на 35,57%, у т.ч. за рахунок грошей та їх еквівалентів – на 25753 тис. грн., або на 54%. Основу активів становлять необоротні активи, частка яких зросла з 95,14% до 96,79%, або на 1,66%.

2. Скорочення пасивів обумовлено зменшенням власного капіталу за рахунок непокритих збитків на 23376 тис. грн., або на 56,64% . Основу пасивів становить додатковий капітал, частка якого зросла з 91,22% до 93,30%, або на

2,08%. Через наявність непокритих збитків питома вага власного капіталу є меншою і скоротилася з 90,38% до 91,25%, або на 0,87%. Підприємство є фінансово стійким.

3. Підприємство має додатну величину власного оборотного капіталу, яка скоротилася на 16874 тис. грн., або на 30,30%. КП МА «Київ» має надлишок ліквідності, коефіцієнт абсолютної ліквідності скоротився з 1,14 до 0,91 (при нормі 0,2), коефіцієнт проміжної ліквідності збільшився з 2,16 до 2,37, загальної – з 2,33 до 2,61. Додатна величина робочого капіталу вказує на те, що поточні активи КП МА «Київ» перевищують поточні зобов'язання. Це означає, що підприємство має достатньо коштів для покриття своїх короткострокових зобов'язань і може ефективно функціонувати без додаткового фінансування. Надлишок ліквідності вказує на те, що підприємство має більше готівки або еквівалентів готівки, ніж необхідно для забезпечення його поточних операцій і зобов'язань. Це може виникнути через недоінвестування грошей, невикористання доступних кредитних ліній або недостатню активність у використанні ресурсів.

4. Протягом 2022-2023 років вартість збитків скоротилася на 10328 тис. грн., або на 30,64%. Основною причиною є перевищення обсягів зменшення собівартості реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) на 30350 тис. грн. порівняно з чистим доходом від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) – на 26318 тис. грн. Валовий збиток скоротився на 4032 тис. грн., або на 100%, інші операційні доходи - на 129226 тис. грн., або на 73,87%, адміністративні витрати – на 3138 тис. грн., або на 27,31%, інші операційні витрати – на 133727 тис. грн., або на 66,62%, операційний збиток - на 11671 тис. грн., або на 28,24%.

5. Протягом 2022-2023 років вартість операційних витрат КП МА «Київ» скоротилася на 167215 тис. грн., або на 68,93%. Матеріальні затрати скоротилися на 85,66%, витрати на оплату праці -на 72,26%, відрахування на соціальні заходи – на 73,01%, амортизація – на 4,52%, інші операційні витрати – на 75,16%. Протягом 2022-2023 років мав місце чистий відтік коштів у сумах

відповідно 11038 тис. грн. і 25705 тис. грн. Чистий відтік коштів від операційної діяльності становив відповідно 13420 тис. грн. і 28400 тис. грн., чистий притік коштів від інвестиційної діяльності – відповідно 2382 тис. грн. і 2695 тис. грн.

6. Розроблено заходи, які допоможуть забезпечити ефективну компенсацію збитків для підприємств, які постраждали внаслідок війни, та сприятиме відновленню економіки країни. Створення Реєстру збитків як частини всеохоплюючого репараційного та компенсаційного механізмів, є важливим кроком у забезпеченні справедливої та ефективної компенсації за збитки, завдані Україні внаслідок воєнної агресії. Створення всеохоплюючого механізму компенсації стає критичним для забезпечення справедливої та ефективної компенсації за завдані збитки. Цей механізм повинен забезпечити прозорість, розумні терміни та адекватні суми відшкодування, щоб підтримати підприємства у відновленні їхньої діяльності та сприяти економічному відновленню країни.

ВИСНОВКИ

1. Загальний вплив війни на фінанси підприємств є складним і різноманітним, але ретельний аналіз виділених факторів допоможе авіаційним підприємствам приймати стратегічні рішення для забезпечення своєї фінансової стійкості.

2. Для подолання викликів воєнного стану важливо прийняти ефективні заходи для відновлення економіки та забезпечення фінансової стійкості шляхом інвестування у відновлення виробничих активів, стимулювання економічної активності та зменшення фінансового тиску через раціоналізацію витрат і фінансове планування. Ці заходи значно впливають на фінансову стійкість підприємств і потребують від них адаптації та прийняття стратегічних рішень для подолання економічних труднощів.

3. Значний вплив на організацію фінансів підприємств в умовах воєнного стану відіграють програми фінансової підтримки для певних галузей або регіонів, які особливо постраждали внаслідок війни та бойових дій. Вони включають додаткові фінансові стимули або пільги для підприємств у важких умовах і спрямовані на зменшення впливу війни на бізнес та сприяння його відновленню та розвитку. Запропоновані стратегії допоможуть забезпечити більш ефективну та цілеспрямовану підтримку бізнесу в умовах фінансових обмежень, сприяючи збереженню робочих місць та стійкості економіки країни в умовах війни.

4. Системний підхід до аналізу економічних, технологічних, правових та інших аспектів розвитку авіаційної галузі є важливим для створення ефективної стратегії подальшого розвитку цієї галузі в умовах сучасного світу. Правове регулювання забезпечує стандарти безпеки, захист прав пасажирів та регулювання конкуренції на ринку авіаперевезень.

5. У ситуації воєнного стану аеропорти зазнають серйозних втрат і пошкоджень через ворожі дії та обстріли. Адміністративні заборони на повітряне сполучення введені з метою забезпечення безпеки країни, що

призводить до значного зменшення або припинення операційної діяльності аеропортів і суттєвих збитків.

6. В умовах важливо прийняти заходи для відновлення та ремонту пошкоджених інфраструктурних об'єктів, а також забезпечити безпеку персоналу та майна аеропортів. Залучення міжнародної допомоги та координація з військовими та правоохоронними органами є ключовими елементами відновлення роботи аеропортів у воєнний період.

7. Інвестиційні правовідносини визначаються як спеціальна форма взаємодії суб'єктів, що здійснюють інвестиційну діяльність, на основі норм і принципів інвестиційного права. Виділено два його субметоди, які працюють разом для забезпечення балансу між захистом інтересів приватних інвесторів та суспільних інтересів у процесі здійснення інвестиційної діяльності. Виділені функції інвестиційного права сприяють розвитку інвестиційної діяльності та забезпечують стабільність і ефективність функціонування інвестиційного ринку.

8. Інвестори та співінвестори виступають ключовими учасниками інвестиційних процесів, об'єднуючи свої ресурси та знання для досягнення спільних цілей. Об'єкти інвестиційних правовідносин мають широкий спектр, від комерційних підприємств до соціальних та громадських ініціатив, які спрямовані на розвиток суспільства та задоволення його потреб. Основними елементами інвестиційних правовідносин є інвестиційні договори, документація про інвестиційний проект, права на власність або користування майном, а також права на отримання прибутку або іншого соціального ефекту від інвестицій.

9. Методика аналізу фінансового стану аеропорту ґрунтується на вертикальному та горизонтальному аналізі. Протягом аналізованого періоду вартість КП МА «Київ» скоротилася із 2006316 тис. грн. до 1961639 тис. грн., або на 44677 тис. грн. (на 2,227%). Скорочення зумовлено зменшенням вартості оборотних активів на 34718 тис. грн., або на 35,57%, у т.ч. за рахунок грошей та їх еквівалентів – на 25753 тис. грн., або на 54%. Основу активів становлять

необоротні активи, частка яких зросла з 95,14% до 96,79%, або на 1,66%.

10. Скорочення пасивів обумовлено зменшенням власного капіталу за рахунок непокритих збитків на 23376 тис. грн., або на 56,64% . Основу пасивів становить додатковий капітал, частка якого зросла з 91,22% до 93,30%, або на 2,08%. Через наявність непокритих збитків питома вага власного капіталу є меншою і скоротилася з 90,38% до 91,25%, або на 0,87%. Підприємство є фінансово стійким.

11. Підприємство має додатну величину власного оборотного капіталу, яка скоротилася на 16874 тис. грн., або на 30,30%. КП МА «Київ» має надлишок ліквідності, коефіцієнт абсолютної ліквідності скоротився з 1,14 до 0,91 (при нормі 0,2), коефіцієнт проміжної ліквідності збільшився з 2,16 до 2,37, загальної – з 2,33 до 2,61. Додатна величина робочого капіталу вказує на те, що поточні активи КП МА «Київ» перевищують поточні зобов'язання. Це означає, що підприємство має достатньо коштів для покриття своїх короткострокових зобов'язань і може ефективно функціонувати без додаткового фінансування. Надлишок ліквідності вказує на те, що підприємство має більше готівки або еквівалентів готівки, ніж необхідно для забезпечення його поточних операцій і зобов'язань. Це може виникнути через недоінвестування грошей, невикористання доступних кредитних ліній або недостатню активність у використанні ресурсів.

12. Протягом 2022-2023 років вартість збитків скоротилася на 10328 тис. грн., або на 30,64%. Основною причиною є перевищення обсягів зменшення собівартості реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) на 30350 тис. грн. порівняно з чистим доходом від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) – на 26318 тис. грн. Валовий збиток скоротився на 4032 тис. грн., або на 100%, інші операційні доходи - на 129226 тис. грн., або на 73,87%, адміністративні витрати – на 3138 тис. грн., або на 27,31%, інші операційні витрати – на 133727 тис. грн., або на 66,62%, операційний збиток - на 11671 тис. грн., або на 28,24%.

13. Протягом 2022-2023 років вартість операційних витрат КП МА

«Київ» скоротилася на 167215 тис. грн., або на 68,93%. Матеріальні затрати скоротилися на 85,66%, витрати на оплату праці -на 72,26%, відрахування на соціальні заходи – на 73,01%, амортизація – на 4,52%, інші операційні витрати – на 75,16%. Протягом 2022-2023 років мав місце чистий відтік коштів у сумах відповідно 11038 тис. грн. і 25705 тис. грн. Чистий відтік коштів від операційної діяльності становив відповідно 13420 тис. грн. і 28400 тис. грн., чистий притік коштів від інвестиційної діяльності – відповідно 2382 тис. грн. і 2695 тис. грн.

14. Розроблено заходи, які допоможуть забезпечити ефективну компенсацію збитків для підприємств, які постраждали внаслідок війни, та сприятиме відновленню економіки країни. Створення Реєстру збитків як частини всеохоплюючого репараційного та компенсаційного механізмів, є важливим кроком у забезпеченні справедливої та ефективної компенсації за збитки, завдані Україні внаслідок воєнної агресії. Створення всеохоплюючого механізму компенсації стає критичним для забезпечення справедливої та ефективної компенсації за завдані збитки. Цей механізм повинен забезпечити прозорість, розумні терміни та адекватні суми відшкодування, щоб підтримати підприємства у відновленні їхньої діяльності та сприяти економічному відновленню країни.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Баранов С. О. Пріоритетні напрями удосконалення організаційно-правового механізму державного регулювання детінізації національної економіки. *Інвестиції: практика та досвід*. 2017. № 14. С. 98-101.
2. Бережнюк І. Г., Фрадинський О. А. Системи реєстрації пасажирів (PNR) як джерело інформації на авіаційному транспорті. *Митна безпека*. 2017. № 1. С. 6-12.
3. Борець І. В., Соколова О. Є., Соловійова О. О., Висоцька І. І. Організація мультимодальних перевезень вантажів за участю авіаційного транспорту. *Вісник Національного транспортного університету*. 2020. № 1. С. 35-44.
4. Брусакова О. В. Галузь авіаційного транспорту як об'єкт державного регулювання. *Право і Безпека*. 2020. № 1. С. 46-52.
5. Брусакова О. В. Сутність та особливості державного регулювання в галузі авіаційного транспорту. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2020. № 2 (89). С. 104-115.
6. Васильцова Т. О. Аеродром як один із містобудівних факторів формування соціально-економічного ядра населеного пункту. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*. 2025. Вип. 23. С. 200-205.
7. Власенко О. П., Якобчук В. П., Симоненко Л. І. Цифрова трансформація механізму державного регулювання національної економіки в умовах ринку. *Інвестиції: практика та досвід*. 2021. № 3. С. 81-86.
8. Войцеховський В. С. Засади прогнозування вантажопотоків на мережі авіаліній. *Молодий вчений*. 2017. № 9. С. 446-449.
9. Гаврилюк О.В. Інвестиційний імідж та інвестиційна привабливість України. *Фінанси України*. 2023. №2. С.69-81.
10. Гасимов А. А., Мільцов В. Є. Роль «Системи Менеджменту Якості» та її методів управління в розвитку компаній, що надають послуги в сфері вантажних авіаперевезень. *Наукоємні технології*. 2019. № 1. С. 109-120.

11. Гриценко С. І. Перспективи логістичного обслуговування споживачів в авіаційних вантажних перевезеннях. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2019. № 3. С. 67-70.

12. Гура С. М. Авіаційний транспорт як об'єкт регулювання розвитку в інституціональних координатах галузей національного господарства. *Причорноморські економічні студії*. 2018. Вип. 25. С. 250-257.

13. Гура С. М. Теоретичні аспекти управління фінансовими ресурсами у забезпечення діяльності аеропортів. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2016. Вип. 2. С. 96-102.

14. Демченко Д. О. Роль держави щодо підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств у сфері вантажних авіаційних перевезень. *Інвестиції: практика та досвід*. 2013. № 3. С. 123-126.

15. Дорофєєва Х. Особливості інституціонального регулювання європейського ринку авіаційних перевезень. *Торгівля і ринок України*. 2015. Вип. 38. С. 54-63.

16. Коваленко О. В. Реалізація основних принципів комплексної маркетингової стратегії ринкового впровадження авіаційних інновацій. *Економіка і організація управління*. 2014. Вип. 1-2. С. 124-127.

17. Корж М. В., Сидоренко К. В. Конкурентоспроможність виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів як чинник соціально-економічного зростання в умовах глобальної конкуренції. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2015. Вип. 124(1). С. 122-133.

18. Косова Т.Д., Арсенюк Н. М., Буй П. С. Адаптивний фінансовий механізм управління інвестиціями і кредитним портфелем підприємства. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2022. №2. С. 103-108.

19. Кривов'язюк І.В. Інституціональний механізм і стратегія розвитку авіаційного транспорту України в умовах поширення COVID-19. *Економічний простір*. 2021. № 168. С.154-160.

20. Маліношевська К. І. Роль інтегрованих маркетингових комунікацій для авіакомпаній. *Інвестиції: практика та досвід*. 2011. № 20. С. 77-80.

21. Марков Б. М., Лакомська В. Р., Козак Н. І. Особливості антимонопольного регулювання у галузі транспорту в Україні. *Проектування, виробництво та експлуатація автотранспортних засобів і поїздів*. 2013. № 21. С. 162-166.

22. Михальченко І. Г. Інституційні недоліки функціонування міжнародного ринку авіаперевезень. *EcoNomis a№№als-XXI*. 2013. № 3-4(2). С. 20-23.

23. Мінакова С. М. Особливості державної політики щодо розвитку авіаційної галузі в умовах міжнародної конкуренції. *Економіка, фінанси, право*. 2020. №9. С. 25-32.

24. Міщенко А. В., Козловський В. В. Методологія наукового дослідження економічної складової системи управління інформаційною безпекою авіаційного транспортного комплексу. *Системи управління, навігації та зв'язку*. 2014. Вип. 1. С. 92-94.

25. Навроцька Т. А. Дослідження стану функціонального забезпечення управління інноваційною діяльністю на підприємствах авіабудування. *Молодий вчений*. 2015. № 8(1). С. 76-80.

26. Ніколаєнко Ю. В., Шишлов Т. А. Особливості механізму регулювання економічної безпеки національної економіки. *Інвестиції: практика та досвід*. 2016. № 22. С. 80-83.

27. Носовська Т. Л. Інтеграція авіаційного транспорту України в світову транспортну систему, як чинник розвитку туризму. *Географія та туризм*. 2010. Вип. 4. С. 77-81.

28. Олійник Г. Ю. Державне регулювання інституціональними змінами галузі залізничного транспорту як складової національної економіки. *Інвестиції: практика та досвід*. 2014. № 12. С. 146-151.

29. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17?ed=20200213&fi№d=1&text=%D0%B0%D0%B2%D1%96%D0%B0#w1_1

30. Полянська А. Є. Функціональність правового регулювання в галузі повітряного транспорту. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2021. № 1. С. 23-28.

31. Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF#%D0%B2%D1%96%D0%B0#Text>

32. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: Постанова Кабінету Міністрів України; Положення від 08.10.2014 № 520. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF#Text>

33. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України; Постанова Кабінету Міністрів України; Положення від 30.06.2015 № 460. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#%D0%B2%D1%96%D0%B0#Text>

34. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18.09.1991 № 1560-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text>

35. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80?fi№d=1&text=%D0%B0%D0%B2%D1%96%D0%B0#Text>

36. Прокопенко Н. С., Коваленко О. В. Структурно-функціональна діагностика рівня ефективності розвитку та реалізації ринкових інновацій у контексті маркетингової стратегії інноваційного розвитку підприємств авіаційної галузі. *Moder№ eco№omics*. 2017. № 5. С. 89-100.

37. Романова Л. В. Формування модернізаційних драйверів розвитку маркетингу авіаринкових інновацій на підприємстві. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2017. Вип. 6(2). С. 21-25.

38. Руденко В. В. Детермінація методів фіскального механізму регулювання інвестиційного розвитку національної економіки. *Облік і фінанси*. 2020. № 3. С. 71-76.

39. Сергієнко С. А. Механізм формування комплексу маркетингових комунікацій авіакомпаній. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Сер. : Економічні науки.* 2014. № 6. С. 85-90.

40. Смерічевський С.Ф., Гура С.М. Економічні механізми регулювання розвитку інституціональних форм організації вантажного авіаційного транспорту. *Проблеми системного підходу в економіці.* 2021. №3. С.21-30.

41. Смерічевський С.Ф., Гура С.М. Системна економічна динаміка пасажирського авіаційного транспорту та інституціональні механізми її регулювання. *Проблеми системного підходу в економіці.* 2021. №2. С. 46-53.

42. Терехов Є. М. Економічні наслідки визначення геополітичного курсу України в системі координат Захід - Схід. *Інвестиції: практика та досвід.* 2014. № 11. С. 63-68.