

DOI: [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2025-4\(44\)-197-205](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2025-4(44)-197-205)

УДК 336

JEL Classification: B25; D23; D89; G20; G21; G30

Надія Василівна Антипенко

доктор економічних наук, професор, професор кафедри економічної кібернетики
Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут
імені Ігоря Сікорського» (Київ, Україна)

E-mail: antypenko@lil.kpi.ua. ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-4132-4709>

Євген Анатолійович Горбач

аспірант

Державний університет «Київський авіаційний інститут» (Київ, Україна)

E-mail: 8863352@stud.kai.edu.ua. ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-0956-4937>

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ ОБМЕЖЕННЯ ФІНАНСОВО-КРЕДИТНИХ МЕХАНІЗМІВ ДІЯЛЬНОСТІ АЕРОПОРТІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Показано, що інституціональні обмеження є фундаментом, який визначає «правила гри» в економіці та фінансах. Фінансово-кредитні механізми в умовах воєнного стану стають критичним інструментом виживання та підтримки функціональності аеропортів. Доведено, що в умовах воєнного стану зростає роль інституційних обмежень, які визначають рамки фінансової діяльності аеропортів і представлені такими видами обмежень: державними, фінансово-кредитними, міжнародно-інституційними. Державні регуляторні обмеження стосуються централізованого управління авіаційною інфраструктурою; обмеження на використання бюджетних коштів; змін норм безпеки, що збільшують витрати; контролю тарифів і пріоритетності оборонних функцій. Встановлено, що інституціональні обмеження фінансово-кредитних механізмів діяльності міжнародних аеропортів України у воєнний період є критично важливими, оскільки визначають фінансову стійкість стратегічної інфраструктури; впливають на здатність держави підтримувати оборону та логістику; формують основу для післявоєнного відновлення авіаційної галузі; дозволяють оптимізувати політику фінансування та кредитування; допомагають підготувати моделі розвитку аеропортів після відкриття повітряного простору. Визначено роль фінансово-кредитних механізмів розвитку аеропортів у післявоєнний період.

Ключові слова: інституціональні обмеження; фінансово-кредитні механізми; діяльність, аеропорти; воєнний стан; повітряний простір; закриття.

Бібл.: 10.

Актуальність теми дослідження. Умови воєнного стану різко змінюють функціонування авіаційної галузі та ставлять аеропорти перед безпрецедентними фінансовими викликами. Закриття повітряного простору, руйнування інфраструктури, обмеження доступу до міжнародних ринків капіталу, підвищені вимоги до безпеки та перебудова логістики суттєво звужують можливості формування доходів і ускладнюють застосування традиційних фінансово-кредитних механізмів.

Водночас саме аеропорти залишаються критично важливими об'єктами для держави: вони забезпечують оборонну мобільність, гуманітарні перевезення, міжнародну підтримку, а після завершення бойових дій – стають ключовим елементом відновлення економіки, туристичного та вантажного потоків. У цих умовах інституціональні обмеження - державні регуляції, бюджетні правила, кредитні протоколи банків, вимоги міжнародних фінансових організацій, стандарти безпеки, обмеження воєнного часу – значною мірою визначають доступність фінансових ресурсів для аеропортів. Посилення контролю за витратами, зміни у фіскальній політиці, пріоритетність оборонних видатків, тимчасові заборони, а також обмеження на інвестиційну та кредитну діяльність суттєво зменшують можливості розвитку та навіть утримання інфраструктури у працездатному стані.

Постановка проблеми. Вивчення інституціональних обмежень фінансово-кредитних механізмів діяльності аеропортів в умовах воєнного стану стає актуальним з кількох причин, а саме. Фінансова стійкість аеропортів в умовах воєнного стану критично залежить від доступу до кредитів, державної підтримки та ефективної моделі фінансування. Регуляторні обмеження змінилися, тому їхній вплив на фінансово-

кредитні механізми потребує наукового аналізу для оптимізації політики держави та роботи фінансових установ. Післявоєнне відновлення авіаційної інфраструктури вимагатиме масштабних інвестицій, що неможливо без адаптованої інституціональної бази. Система управління ризиками у фінансово-кредитній сфері повинна враховувати загрози воєнного часу, що ставить нові вимоги до аеропортів і кредиторів. Отже, дослідження інституціональних обмежень фінансово-кредитних механізмів діяльності аеропортів у період воєнного стану є надзвичайно важливим для формування ефективної державної політики, забезпечення стійкості критичної інфраструктури та створення основи для повоєнного відновлення авіаційної індустрії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання інституціональних обмежень функціонування національної економіки знаходяться у полі зору багатьох учених. Сіренко Н. М., Боднар О. А., Шишпанова Н. О. досліджено теоретико-практичні аспекти інституціональної інфраструктури фінансового ринку [1, с. 133]. У полі зору Дубчака М. А. знаходиться інституціональна модель ринку фінансових послуг та її розвиток [2, с. 40]. Статтю Квеліашвілі І. М. присвячено ідентифікації інституціональних проблем у сфері фінансового контролю України [3, с. 45]. Інституціональне забезпечення та регулювання світової фінансової архітектури є предметом дослідження Житар М. О., Щур Р. І. [4, с. 321]. Ряд наукових праць присвячено фінансово-кредитним механізмам забезпечення функціонування авіаційних підприємств. Федяєвою О. О. проаналізовано світовий досвід фінансування розвитку аеропортів [5, с. 321]. У статті Геєць І. О. проведено аналіз фінансово-господарської діяльності міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) [6, с. 106]. Федяєвою О. О. формалізовано організацію спільного фінансування розвитку аеропортів та особливості їх інноваційного розвитку [7; 8]. Гура С. М. узагальнила теоретичні аспекти управління фінансовими ресурсами в забезпечення діяльності аеропортів [9; 10].

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. Високо оцінюючи науковий доробок зазначених авторів, слід відзначити недостатню увагу до інституціональних засад функціонування авіаційної галузі в сучасних умовах.

Постановка завдання. Метою статті є розробка рекомендацій із подолання інституціональних обмежень фінансово-кредитних механізмів діяльності аеропортів в умовах воєнного стану.

Викладення основного матеріалу. Інституціональні обмеження – це правила, норми та механізми, створені інститутами (державними, правовими, фінансовими, соціальними), які впливають на ухвалення економічних рішень та визначають рамки економічної поведінки. Вони представлені законами України, нормативно-правовими актами України, формальними процедурами, неформальними нормами, традиціями чи соціальними очікуваннями.

Типами інституціональних обмежень є формальні й неформальні. Формальні обмеження представлені Законами та підзаконними актами, податковим законодавством, нормативними банківськими та фінансовими актами, правилами бухгалтерського обліку, нормами контрактного права. Формальні обмеження визначають, що дозволено або заборонено, встановлюють санкції за порушення. Неформальні обмеження існують у суспільстві без офіційного закріплення. Вони визначають реальну поведінку учасників економіки незалежно від формальних законів і стосуються таких аспектів, як ділова культура, традиції підприємництва, рівень довіри, тіньові практики, корупційні «правила гри».

Інституціональні обмеження в економіці представлені ринковими обмеженнями, обмеженнями для бізнесу й домогосподарств. Ринкові обмеження представлені правилами конкуренції та антимонопольного регулювання, ліцензування та сертифікації, вимогами до якості продукції, політикою ціноутворення. Обмеження для бізнесу стосуються податкових ставок та адміністративного тиску, бюрократії та дозвільної системи; доступу до ринків і державних закупівель. Обмеження для домогосподарств пов'язані з правилами кредитування, соціальними стандартами, рівнем захисту прав споживача.

Інституціональні обмеження у фінансах пов'язані з банківським сектором, ринком капіталу, фіскальною та монетарною політикою. Інституціональні обмеження в банківському секторі пов'язані з вимогами до резервування, нормами капіталу (Basel I/II/III), регулюванням процентних ставок, контролем за ліквідністю. Інституціональні обмеження на ринку капіталу формуються правилами торгівлі цінними паперами, розкриттям інформації, захистом прав інвесторів, обмеженням на інсайдерські операції. Інституціональні обмеження у фіскальній та монетарній політиці пов'язані з межами бюджетного дефіциту, борговими стелями, цільовими діапазонами інфляції, незалежністю центрального банку.

Інституціональні обмеження у фінансово-кредитній сфері мають як переваги, так і недоліки. Їхніми перевагами є: зниження невизначеності в економічних відносинах, захист прав власності, забезпечення передбачуваності ринкових процесів, обмеження зловживань та монополізму, регулювання фінансової стабільності, підтримка довіри до економічної системи. Негативні наслідки інституціональних обмежень у фінансово-кредитній сфері пов'язані з тим, що вони можуть бути надто жорсткими або неефективними, оскільки: надмірне регулювання стримує інновації, бюрократія збільшує витрати бізнесу; корупція руйнує довіру й деформує ринок; надто жорстка монетарна політика уповільнює економічне зростання, слабкі інститути сприяють тінізації економіки. Прикладами інституціональних обмежень є: обмеження на рух капіталу, вимоги до мінімальної зарплати, ліцензії для фінансових установ, податкові пільги або заборони, контроль за цінами на енергоносії, регламенти ЄС щодо конкуренції тощо.

У контексті діяльності міжнародних аеропортів України інституціональні обмеження включають: державне регулювання авіаційної інфраструктури; бюджетні та податкові правила; стандарти безпеки та авіаційного нагляду; регулювання банківського сектору; умови міжнародних фінансових організацій; обмеження воєнного стану; вимоги до управління державним майном. Такі обмеження визначають механізми отримання аеропортами кредитів, залучення інвестицій, розпорядження бюджетними та власними коштами, здійснення інфраструктурних проєктів тощо.

З 2022 року міжнародні аеропорти України (Бориспіль, Львів, Одеса, Харків, Дніпро, Запоріжжя) повністю зупинили цивільні перевезення через закриття повітряного простору. Вони перейшли в режим критичної інфраструктури, яка забезпечує оборонні, евакуаційні та гуманітарні операції; підтримує функціонування стратегічних державних служб; потребує постійного утримання і охорони; зазнала значних руйнувань і втрати майна в низці регіонів.

У таких умовах фінансово-кредитні механізми зазнають суттєвих обмежень. Основними інституціональними обмеженнями фінансово-кредитних механізмів є:

1. Державні бюджетні обмеження. Через пріоритетність оборонних видатків скорочується доступ до бюджетного фінансування; обмежуються капітальні видатки на інфраструктуру; змінюються механізми компенсації збитків; фінансування можливе лише за умов стратегічної необхідності.

2. Обмеження на залучення боргових ресурсів. Банки знижують кредитну активність у високоризикових галузях; вимагають додаткових гарантій та застав, які аеропорти не можуть надати; значна частина їхніх активів пошкоджена або законсервована; відсутній прогноз щодо відновлення пасажиропотоку, що обумовлює низьку здатність обслуговувати кредити.

3. Інституційні обмеження міжнародного фінансування. Донорські програми мають суворі процедури перевірки; діяльність аеропортів має відповідати стандартам ЄС та ICAO; аеропорти мають обмежений доступ до міжнародного фінансування через високий рівень країнового ризику; пріоритет мають проєкти, що підсилюють оборону або стійкість критичної інфраструктури.

4. Управлінські та правові обмеження стосуються: об'єктів державної власності, які мають жорсткі нормативи використання майна; процедур ДПП (концесії, інвестиційні договори), які уповільнюються; посиленого контролю над фінансовими операціями; режиму воєнного стану, що вимагає спеціальних дозволів на витрати.

5. Обмеження ринкового середовища пов'язані з повним зникненням комерційного та авіаційного доходу; неможливістю виконувати довгострокові інвестиційні плани; втратою контрагентів і партнерів; обмеженням логістики та страхового покриття.

Наслідками інституціональних обмежень для міжнародних аеропортів є: хронічний дефіцит фінансових ресурсів; неможливість залучення комерційних кредитів; замороження інвестиційних та інфраструктурних проєктів; ризик деградації або руйнування інфраструктури без належного утримання; залежність від державних і міжнародних грантів; посилення боргових та операційних ризиків.

Можливими напрямками адаптації фінансово-кредитних механізмів функціонування аеропортів до умов воєнного стану є:

1. Державна підтримка шляхом створення цільових фондів відновлення авіаційної інфраструктури; компенсації витрат на охорону, енергозабезпечення та утримання; реалізації програм відновлення через Державний фонд регіонального розвитку (ДФРР), ЄС та міжнародні інституції; державні гарантії для кредитів.

2. Міжнародні фінансові інструменти представлені грантами та кредитами Міжнародного банку реконструкції та розвитку (МБРР), Європейського інвестиційного банку (ЄІБ), Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР); інвестиціями під програми «Build Back Better» («Побудуйте краще»); механізмами страхування воєнних ризиків від MIGA.

3. Модернізація управління досягається запровадженням стандартів стійкості (*resilience management*); реформуванням моделі управління державними аеропортами; розширенням можливостей для державно-приватного партнерства.

Фінансово-кредитні механізми аеропортів - це система інструментів, методів та регуляторних норм, за допомогою яких забезпечується фінансування, інвестиційна діяльність, управління оборотним капіталом і підтримка платоспроможності підприємств авіаційної інфраструктури. До них належать: власні фінансові ресурси (доходи від аеропортових зборів, орендних платежів, наземних сервісів, комерційної діяльності); державне фінансування (бюджетні програми, субвенції, спеціальні фонди, компенсації); банківське кредитування (інвестиційні та оборотні кредити, реструктуризація заборгованості); міжнародні фінансові інструменти (кредити МБРР, МФК, гранти, програми ЄС, експортні агентства); механізми державно-приватного партнерства (ДПП); лізинг авіаційної техніки та обладнання; проєктне фінансування для реконструкції та розвитку інфраструктури.

У період війни аеропорти фактично переходять у режим функціонування критичної інфраструктури. Це спричиняє низку фінансових змін:

- втрата основних джерел доходів через закриття цивільного повітряного простору, зникнення пасажиропотоків, замороження комерційних послуг, ритейлу, *duty-free*, скорочення обсягів наземного обслуговування цивільних рейсів;

- зростання обсягу витрат через підвищені вимоги до безпеки й охорони; необхідність проведення ремонтних робіт після обстрілів; потребу у критичному утриманні інфраструктури у працездатному стані та енергетичній автономізації (генератори, резервні системи);

- обмеження доступу до фінансових ринків визначається тим, що банківські установи вводять жорсткіші умови кредитування; міжнародні інвестори уникають високих військових ризиків; відбувається зниження заставної вартості активів через руйнування або консервацію;

ФІНАНСОВІ РЕСУРСИ: ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ

- зміни регуляторної системи передбачають спеціальні правила воєнного стану щодо державного майна та інфраструктури; пріоритетність оборонних і гуманітарних перевезень; тимчасові обмеження на капітальні інвестиції з бюджету; перегляд тарифів і аеропортових зборів.

В умовах воєнного стану зростає роль інституційних обмежень, що визначають рамки фінансової діяльності аеропортів. Вони представлені такими видами обмежень: державними, фінансово-кредитними, міжнародно-інституційними. Державні регуляторні обмеження стосуються централізованого управління авіаційною інфраструктурою; обмеження на використання бюджетних коштів; змін норм безпеки, що збільшують витрати; контролю тарифів і пріоритетності оборонних функцій. Фінансово-кредитні обмеження пов'язані з підвищенням відсоткових ставок; скороченням можливостей рефінансування; вимогами до гарантій та застав; зниженням кредитного рейтингу держави та галузі. Міжнародно-інституційні обмеження стосуються посилення контролю за використанням міжнародної допомоги; часових та процедурних обмежень грантових програм; зростання вимог до прозорості інвестиційних проєктів.

Регіональні аеропорти (Вінниця, Чернівці, Івано-Франківськ, Херсон, Полтава, Миколаїв, Рівне, Ужгород, Кривий Ріг, Суми) відрізняються від міжнародних хабів тим, що спираються на обмежені фінансові ресурси; мають нижчу інвестиційну привабливість; значною мірою залежать від місцевих бюджетів та державних програм; мають менші пасажиропотоки, тому нижчий рівень власних доходів; часто потребують глибокої модернізації інфраструктури. У воєнний період їхні фінансово-кредитні можливості звужені ще більше через зовнішні та внутрішні інституціональні обмеження.

Інституціональні обмеження регіональних аеропортів у частині функціонування фінансово-кредитних механізмів в умовах воєнного стану стосуються можливостей залучати кредити; використовувати бюджетні та міжнародні кошти; здійснювати інвестиційні проєкти; формувати власні доходи; управляти майном і ризиками. До них належать вимоги законодавства, бюджетної політики, банківських регулятивних вимог, правил воєнного стану, норм безпеки та міжнародних стандартів.

Серед основних інституціональних обмежень для регіональних аеропортів у воєнний період слід виділити:

1. Бюджетно-фінансові обмеження. Пріоритет оборонних видатків призводить до скорочення фінансування регіональної інфраструктури; місцеві бюджети не можуть підтримувати аеропорти на належному рівні; скорочуються можливості ДФРР, державних програм розвитку регіонів; існує заборона на капітальні інвестиції, не пов'язані з обороною.

2. Кредитні обмеження пов'язані з тим, що банки не кредитують високоризикові об'єкти з відсутнім пасажиропотоком; регіональні аеропорти не можуть надати гарантій щодо повернення кредитів; відбувається зниження вартості майна як застави через руйнування або консервацію; через неможливість спрогнозувати майбутні доходи кредитоспроможність регіональних аеропортів є низькою.

3. Регуляторні та правові обмеження. Режим воєнного стану передбачає спеціальні вимоги до управління державним і комунальним майном; існують обмеження на приватизацію, концесію та державно-приватне партнерство (ДПП); посилюються вимоги до забезпечення процедур безпеки й утримання інфраструктури у працездатному стані без комерційної діяльності, що підвищує витрати регіональних аеропортів.

4. Міжнародні інституційні обмеження стосуються можливості участі у грантових програмах ЄС чи міжнародних фінансових організацій (МФО) через високий країновий ризик і складність проходження процедур аудитів і верифікацій. Пріоритетом МФО є підтримка хабів та критичних логістичних вузлів, а не малих аеропортів.

5. Ринкові та операційні обмеження стосуються: повного припинення пасажирських перевезень, що призвело до зникнення основного джерела доходів; припинення діяльності орендарів, комерційних операторів; руйнування інфраструктури в окремих регіонах України; підвищені витрати на охорону, енергозабезпечення, збереження майна.

Наслідками інституціональних обмежень для регіональних аеропортів є: фінансовий дефіцит і накопичення боргів; неможливість самостійно фінансувати ремонт і модернізацію; підвищений ризик консервації або закриття об'єктів; втрата кваліфікованого персоналу через скорочення діяльності; залежність від державних програм підтримки; уповільнення підготовки до післявоєнного відновлення.

Регіональні аеропорти стають найбільш уразливою ланкою авіаційної інфраструктури. Напрямами адаптації та подолання обмежень є:

- державне фінансування шляхом створення спеціального фонду підтримки регіональних аеропортів, компенсації витрат на збереження інфраструктури, надання державних гарантій для кредитів під проєкти відновлення;
- міжнародна допомога на основі надання грантів на відбудову регіональної інфраструктури; фінансування через програми ЄС та міжнародних банків; механізмів страхування воєнних ризиків;
- реформування управління шляхом розвитку ДПП, модернізації менеджменту за принципами стійкості, централізації окремих функцій із підтримки аеропортів;
- підготовка до післявоєнного відновлення передбачає розробку проєктів реконструкції та розширення; підготовку техніко-економічних обґрунтувань під міжнародне фінансування; формування нової мережі регіональних авіаційних хабів.

У воєнний період регіональні аеропорти України стикаються з найбільш жорстким комплексом інституціональних обмежень, що стримує їхній доступ до фінансово-кредитних ресурсів і ставить під загрозу їхню подальшу життєздатність. Аналіз цих обмежень є надзвичайно важливим для: забезпечення збереження критичної інфраструктури; розробки нової моделі фінансування регіональних аеропортів; планування післявоєнного відновлення авіаційної мережі; визначення механізмів державної та міжнародної підтримки.

У воєнний час аеропорти змушені адаптувати фінансово-кредитні механізми до поточної ситуації, використовуючи такі підходи: реструктуризація боргів та переговори з кредиторами; отримання державної підтримки у форматі цільового фінансування чи компенсації збитків; залучення донорських коштів на відновлення інфраструктури (гранти, допомога партнерів); запровадження антикризового бюджетування; перехід на мінімально необхідні операційні витрати; створення проєктів відновлення під стандарти міжнародного фінансування з боку Агентства з безпеки авіації Європейського Союзу, Міжнародної організації цивільної авіації (*EASA - European Union Aviation Safety Agency, ICAO - International Civil Aviation Organization*).

Після завершення бойових дій запропоновані фінансово-кредитні механізми розвитку аеропортів стануть ключовими для відбудови зруйнованої інфраструктури; залучення великих інвестицій (державних, приватних, міжнародних); модернізації аеропортів під стандарти ЄС та ICAO; відновлення та розвитку авіаційного ринку України; повернення міжнародних авіакомпаній та вантажних операторів.

Висновки та пропозиції.

1. Інституціональні обмеження – це фундамент, який визначає «правила гри» в економіці та фінансах. Вони можуть як сприяти розвитку, так і стримувати його залежно від якості, прозорості та ефективності інститутів. Фінансово-кредитні механізми в умовах воєнного стану стають критичним інструментом виживання та підтримки

ФІНАНСОВІ РЕСУРСИ: ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ

функціональності аеропортів. Вони зазнають суттєвих інституціональних обмежень, що визначають доступ до фінансових ресурсів та можливості розвитку. Аналіз цих механізмів дозволяє сформувати ефективну модель управління у кризових умовах і забезпечити підґрунтя для швидкого та успішного післявоєнного відновлення авіаційної інфраструктури.

2. В умовах воєнного стану зростає роль інституційних обмежень, що визначають рамки фінансової діяльності аеропортів. Вони представлені такими видами обмежень: державними, фінансово-кредитними, міжнародно-інституційними. Державні регуляторні обмеження стосуються централізованого управління авіаційною інфраструктурою; обмеження на використання бюджетних коштів; змін норм безпеки, що збільшують витрати; контролю тарифів і пріоритетності оборонних функцій. Фінансово-кредитні обмеження пов'язані із підвищенням відсоткових ставок; скороченням можливостей рефінансування; вимогами до гарантій та застав; зниженням кредитного рейтингу держави та галузі. Міжнародно-інституційні обмеження стосуються посилення контролю за використанням міжнародної допомоги; часових та процедурних обмежень грантових програм; зростання вимог до прозорості інвестиційних проєктів.

3. Інституціональні обмеження фінансово-кредитних механізмів діяльності міжнародних аеропортів України у воєнний період є критично важливими, оскільки визначають фінансову стійкість стратегічної інфраструктури; впливають на здатність держави підтримувати оборону та логістику; формують основу для післявоєнного відновлення авіаційної галузі; дозволяють оптимізувати політику фінансування та кредитування; допомагають підготувати моделі розвитку аеропортів після відкриття повітряного простору.

4. Після завершення бойових дій запропоновані фінансово-кредитні механізми розвитку аеропортів стануть ключовими для відбудови зруйнованої інфраструктури; залучення великих інвестицій (державних, приватних, міжнародних); модернізації аеропортів під стандарти ЄС та ICAO; відновлення та розвитку авіаційного ринку України; повернення міжнародних авіакомпаній та вантажних операторів.

Перспективами подальшого дослідження є розробка рекомендацій із фінансово-кредитного забезпечення консервації аеропортів в умовах воєнного стану.

Список використаних джерел

1. Сіренко Н. М. Інституціональна інфраструктура фінансового ринку: теоретико-практичний аспект / Н. М. Сіренко, О. А. Боднар, Н. О. Шишпанова // *Modern economics*. – 2021. – № 25. – С. 130-135. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/modecon_2021_25_22.
2. Дубчак М. А. Інституціональна модель ринку фінансових послуг та її розвиток / М. А. Дубчак // *Економіка. Фінанси. Право*. – 2024. – № 8. – С. 38-42. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2024.8.8>.
3. Квеліашвілі І. М. Ідентифікація інституціональних проблем у сфері фінансового контролю України [Електронний ресурс] / І. М. Квеліашвілі // *Публічне управління та митне адміністрування*. – 2023. – № 3. – С. 43-48. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamcudu_2023_3_8.
4. Житар М. О. Інституціональне забезпечення та регулювання світової фінансової архітектури / М. О. Житар, Р. І. Щур // *Бізнес Інформ*. – 2021. – № 5. – С. 317-327.
5. Федяєва О. О. Аналіз світового досвіду фінансування розвитку аеропортів. Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту / О. О. Федяєва // *Економічні науки*. – 2014. – Вип. 1. – С. 73-81. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vchtei_2014_1_11.
6. Геєць І. О. Аналіз фінансово-господарської діяльності міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс] / І. О. Геєць // *Формування ринкових відносин в Україні*. – 2014. – № 4. – С. 105-108. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/frvu_2014_4_25.

7. Федяєва О. О. Організація спільного фінансування розвитку аеропортів [Електронний ресурс] / О. О. Федяєва // Інвестиції: практика та досвід. – 2012. – № 24. – С. 100-102. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipd_2012_24_25.

8. Федяєва О. О. Особливості фінансування інноваційного розвитку аеропортів [Електронний ресурс] / О. О. Федяєва // Ефективна економіка. – 2012. – № 11. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2012_11_47.

9. Гура С. М. Теоретичні аспекти управління фінансовими ресурсами у забезпечення діяльності аеропортів [Електронний ресурс] / С. М. Гура // Проблеми системного підходу в економіці. – 2016. – Вип. 2. – С. 96-102. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/PSPE_print_2016_2_16.

10. Гура С. М. Теоретичні аспекти сутності фінансових ресурсів у забезпеченні діяльності аеропортів [Електронний ресурс] / С. М. Гура // Економічний аналіз. – 2014. – Т. 15, № 3. – С. 30-36. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2014_15\(3\)_6](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2014_15(3)_6).

References

1. Sirenko N. M., Bodnar O. A., Shyshpanova N. O. (2021). Instytutsionalna infrastruktura finansovoho rynku: teoretyko-praktychnyi aspekt [Institutional infrastructure of the financial market: theoretical and practical aspects]. *Modern economics*, (25), 130-135. http://nbuv.gov.ua/UJRN/modecon_2021_25_22.

2. Dubchak M. A. (2024). Instytutsionalna model rynku finansovykh posluh ta yii rozvytok [Institutional model of the financial services market and its development]. *Ekonomika. Finansy. Pravo – Economics. Finance. Law*, (8), 38-42. <https://doi.org/10.37634/efp.2024.8.8>.

3. Kveliashvili I. M. (2023). Identyfikatsiia instytutsionalnykh problem u sferi finansovoho kontroliu Ukrainy [Identification of institutional problems in the field of financial control in Ukraine]. *Publichne upravlinnia ta mytne administruvannia – Public administration and customs administration*, (3), 43-48. http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamcudu_2023_3_8.

4. Zhytar M. O., Shchur R. I. (2021). Instytutsionalne zabezpechennia ta rehuliuвання svitovoi finansovoi arkhitektury [Institutional support and regulation of the global financial architecture]. *Biznes Inform – Business Inform*, (5), 317-327.

5. Fediaieva O. O. (2014). Analiz svitovoho dosvidu finansuvannia rozvytku aeroportiv [Analysis of world experience in financing airport development]. *Visnyk Chernivetskoho torhovelno-ekonomichnoho instytutu. Ekonomichni nauky*, (1), 73-81. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vchtei_2014_1_11

6. Heiets I. O. (2014). Analiz finansovo-hospodarskoi diialnosti mizhnarodnoho aeroportu «Kyiv» (Zhuliany) [Analysis of the financial and economic activities of the Kyiv International Airport (Zhulyany)]. *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini – Formation of market relations in Ukraine*, (4), 105-108. http://nbuv.gov.ua/UJRN/frvu_2014_4_25.

7. Fediaieva O. O. (2012). Orhanizatsiia spilnoho finansuvannia rozvytku aeroportiv [Organization of joint financing of airport development]. *Investytsii: praktyka ta dosvid – Investments: practice and experience*, (24), 100-102. http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipd_2012_24_25

8. Fediaieva O. O. (2012). Osoblyvosti finansuvannia innovatsiinoho rozvytku aeroportiv [Features of financing innovative development of airports]. *Efektivna ekonomika – Effective economy*, (11). http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2012_11_47

9. Hura S. M. (2016). Teoretychni aspekty upravlinnia finansovymy resursamy u zabezpechenni diialnosti aeroportiv [Theoretical aspects of management of financial resources in ensuring the activities of airports]. *Problemy systemnoho pidkhodu v ekonomitsi – Problems of a system approach in economics*, (2), 96-102. http://nbuv.gov.ua/UJRN/PSPE_print_2016_2_16.

10. Hura S. M. (2014). Teoretychni aspekty sutnosti finansovykh resursiv u zabezpechenni diialnosti aeroportiv [Theoretical aspects of the essence of financial resources in ensuring the activities of airports]. *Ekonomichnyi analiz – Economic analysis*, (15 (3)), 30-36. [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2014_15\(3\)_6](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2014_15(3)_6).

Отримано 14.11.2025

UDC 336

Nadiia Antypenko

Doctor of Economics, Professor,
Professor of the Department of Economic Cybernetics
National Technical University of Ukraine «Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute» (Kyiv, Ukraine)
E-mail: antypenko@lil.kpi.ua. **ORCID:** <http://orcid.org/0000-0003-4132-4709>

Yevhen Horbach

Postgraduate Student,
State University «Kyiv Aviation Institute» (Kyiv, Ukraine)
E-mail: 8863352@stud.kai.edu.ua. **ORCID:** <https://orcid.org/0009-0003-0956-4937>

INSTITUTIONAL RESTRICTIONS ON FINANCIAL AND CREDIT MECHANISMS OF AIRPORT OPERATIONS UNDER MARTIAL LAW

The relevance of the research topic is determined by the fact that martial law conditions are dramatically changing the functioning of the aviation industry and posing unprecedented financial challenges to airports. Airspace closures, infrastructure destruction, restricted access to international capital markets, increased security requirements, and restructuring of logistics significantly narrow revenue generation opportunities and complicate the use of traditional financial and credit mechanisms.

The purpose of the article is to develop recommendations for overcoming institutional limitations of financial and credit mechanisms of airport operations under martial law.

It is shown that institutional constraints are the foundation that defines the “rules of the game” in economics and finance. They can either promote development or restrain it, depending on the quality, transparency, and efficiency of institutions. Financial and credit mechanisms under martial law have become a critical tool for the survival and maintenance of the functionality of airports. They are subject to significant institutional constraints that determine access to financial resources and development opportunities. Analysis of these mechanisms allows for the formation of an effective crisis management model and provides a basis for the rapid and successful post-war restoration of aviation infrastructure.

It has been proven that under martial law, the role of institutional restrictions increases, which determine the framework of the financial activities of airports and are represented by the following types of restrictions: state, financial and credit, international and institutional. State regulatory restrictions relate to centralized management of aviation infrastructure; restrictions on the use of budget funds; changes in safety standards that increase costs; control of tariffs and the priority of defense functions.

It has been established that institutional restrictions on the financial and credit mechanisms of the activities of international airports of Ukraine during the war period are critically important, as they determine the financial stability of strategic infrastructure; affect the state's ability to support defense and logistics; form the basis for the post-war restoration of the aviation industry; allow for the optimization of financing and lending policies; help prepare airport development models after the opening of airspace. The role of financial and credit mechanisms in the development of airports in the post-war period is determined.

Keywords: institutional restrictions; financial and credit mechanisms; activity; airports; martial law; airspace; closure.
References: 10.