

DOI: [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2025-4\(44\)-294-303](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2025-4(44)-294-303)

УДК 336

JEL Classification: E27; E44; E62; G18; G38; L20

Оксана Володимирівна Ярошевська

доктор економічних наук, професор, ректор

Дніпровський технологічний університет ШАГ (Київ, Україна)

E-mail: univer.dnepr@itstep.org. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3569-8763>**Віталій Іванович Чобітько**

аспірант

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

E-mail: 881395@stud.kai.edu.ua. ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-2676-2114>

ПРІОРИТЕТИ ІНВЕСТИВАННЯ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ НА ФІНАНСОВОМУ РИНКУ В СИСТЕМІ ЙОГО ІНСТИТУЦІОНАЛІЗАЦІЇ

Показано, що авіаційна галузь є високоризиковою, але за правильною структурою фінансування може бути її високододібною. Ризики авіаційного сектора мають комплексний характер і поділяються на макrorівневі, галузеві та проєктні. Основними з них виділено: макро- та геополітичні ризики, регуляторні, ринкові, техніко-технологічні та операційні, фінансові, інституційно-правові. Уточнено пріоритети інвестування авіаційної галузі, зумовлені глобальними ризиками та структурними викликами авіаційного ринку, зміною інституційної архітектури фінансового ринку. З'ясовано, що інституціональні галузеві особливості інвестування в авіаційну галузь формують унікальний інвестиційний простір. Доведено, що виділені фактори визначають необхідність державної участі, міжнародної співпраці, спеціалізованих фінансових механізмів і глибокої інституціональної інтеграції галузі з глобальним фінансовим ринком. Систематизовано особливості інвестування авіаційних підприємств на фінансовому ринку, які визначаються високою капіталомісткістю галузі, жорсткою системою міжнародних стандартів, специфічним ризиковим профілем.

Ключові слова: пріоритети; інвестування; авіаційна галузь; фінансовий ринок; система; інституціоналізація; диференціальні особливості; ризик; дохідність.

Табл.: 2. Бібл.: 14.

Актуальність теми дослідження. Сучасна авіаційна галузь перебуває в умовах надзвичайно високої турбулентності – геополітичної, економічної, технологічної і регуляторної. У цих умовах традиційні підходи до залучення інвестицій в авіаційну інфраструктуру, авіаперевезення та авіаційні технології виявляються недостатніми. Це робить уточнення пріоритетів інвестування критично необхідним як для державної політики, так і для корпоративного управління. Авіаційна галузь є ключовою для: міжнародної мобільності та логістики, економічної інтеграції держав, розвитку регіонів, національної безпеки. У період воєнних загроз, санкцій, глобальних енергетичних криз і зміни повітряних маршрутів саме інституційно організовані фінансові ринки визначають можливість збереження та модернізації авіаційної інфраструктури. Це актуалізує необхідність перегляду параметрів інвестування такої стратегічної галузі.

Авіаційні інвестиції сьогодні перебувають під впливом воєнних дій і обмежень польотів, санкційної політики, зростання витрат на безпеку, коливання цін на авіаційне паливо, нестабільності валютних ринків. Без уточнення пріоритетів інвестування (джерел, інструментів, ризикового профілю, регуляторних вимог) авіаційні підприємства ризикують втратити доступ до джерел капіталу та інвестицій доданої вартості. Фінансові ринки швидко змінюються під впливом таких факторів: посилення регуляцій (ESG, антикризові вимоги, прозорість); зростання ролі міжнародних інституцій (Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР), Європейський інвестиційний банк (ЄІБ), Міжнародна фінансова корпорація (IFC - International Finance Corporation); розвиток нових інструментів (інфраструктурні облігації, зелені облігації, проєктне фінансування); цифровізація фінансових послуг. ESG (Environmental, Social, Governance) - це система критеріїв для оцінки сталого розвитку та етичності компанії, що охоплює її вплив на довкілля (E), ставлення до суспільства (S) та якість управління (G). Авіаційна галузь повинна адаптуватися до цих процесів, і тому уточнення її інвестиційних пріоритетів є передумовою ефективної інтеграції в сучасну інституціональну архітектуру фінансового ринку.

Постановка проблеми. Проблемами, що підтверджують актуальність теми статті, є: нестача довгострокових фінансових інструментів для сектору; низький рівень розвитку інфраструктурного інвестування; складність доступу до міжнародних кредитних ресурсів; слабкість механізмів державно-приватного партнерства; відсутність системи страхування галузевих ризиків (особливо воєнних). Це вимагає перегляду, уточнення та формалізації інвестиційних пріоритетів, у межах яких функціонує авіаційна галузь.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання інвестування авіаційної галузі на фінансовому ринку в системі його інституціоналізації перебувають у полі зору багатьох учених. Чобітько В. І. досліджено інституціональне середовище інвестування авіаційної галузі [1, с. 62]. Проблеми формування і використання фінансових ресурсів авіаційних підприємств, спрямованих на інноваційно-інвестиційну діяльність, є предметом уваги Гайдаржійської О. М., Процюк Д. В. [2], Кучерук Г., Вовк О. [3]. Принципи стратегічного планування інвестицій у системі ефективного управління інноваційною діяльністю підприємств авіабудування систематизовано Навроцькою Т. А. [4, с. 296]. Максютенко І. Є. переконливо обґрунтовано необхідність впровадження розробки інноваційно-інвестиційного механізму оновлення інформаційно-телекомунікаційних засобів на авіаційному транспорті [5, с. 88]. Питання оцінки інвестиційної привабливості авіапідприємств обговорюються Костюнік О. В. [6, с. 121], Тельноюю Г. В., Ткаченко В. Ю. [7]. Коваленко Н. О., Столярчук Н. В. роблять акцент на важливості економіко-аналітичного забезпечення та бізнес-планування авіапідприємств [8, 9]. Маркетинговий підхід до інвестиційної привабливості диверсифікованих підприємств авіаційних транспортно-логістичних кластерів обґрунтовано Гриценко С. І. [10, с. 125].

Теоретико-методологічний підхід до комплексної оцінки інвестиційної діяльності авіаційного підприємства є предметом дослідження Мягких І. М. [11, с. 113]. Шляхи підвищення інвестиційної діяльності вітчизняного авіаційно-ремонтного підприємства запропоновано Хлистою А. Ю., Приварниковою І. Ю. [12, с. 51]. Удосконалення процесів формування та реалізації інвестиційного потенціалу авіапідприємств є науковим доробком Гращенко І. С., Краснюк М. Т., Краснюк С. О. [13, с. 106]. Інвестиційна активність на ринку безпілотних авіаційних систем знаходиться у центрі уваги Досужого В. А. [14, с. 102], що надзвичайно важливе для зміцнення обороноздатності країни.

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. Високо оцінюючи науковий доробок зазначених авторів, слід відзначити недостатню увагу до інвестування авіаційної галузі на фінансовому ринку в системі його інституціоналізації в сучасних умовах.

Постановка завдання. Метою статті є уточнення пріоритетів інвестування авіаційної галузі на фінансовому ринку в системі його інституціоналізації.

Виклад основного матеріалу. Основними ознаками конкурентного розвитку авіаційної галузі є вплив науково-технічної революції, яка виявляється в цифровізації діяльності аеропортів та авіаційних перевізників, поширенні безпілотних літальних апаратів, впровадженні низьковуглецевих технологій та заходів кібербезпеки. Сучасні тренди в авіації вимагають нових схем фінансування, відсутніх у традиційних інститутах грошово-кредитного ринку. Уточнення пріоритетів інвестування дозволяє сформувати базу для технологічних перетворень.

Їхніми передумовами має стати уточнення стратегічних пріоритетів розвитку авіаційної галузі, синхронізація державної політики, регуляторних вимог із реальними ринковими потребами, активізація інструментів дії фінансового ринку в напрямку акумуляції фінансових ресурсів авіаційних підприємств. Формування їхніх інвестиційних пріоритетів має ґрунтуватися на чіткому визначенні й розподілі ролей держави, міжнародних фінансових організацій та приватного капіталу, покращенні прозорості й передбачуваності інвестиційного середовища, створенні чітких інституційних правил і стандартів.

В умовах воєнного стану українська авіаційна система перебуває в стані зупинки чи часткового руйнування. Тому особливого значення набуває посилення її інституційної стійкості, яка є визначальним аспектом для формування пріоритетів відновлення, оцінки можливих джерел фінансування майбутніх проєктів, розробки механізмів управління ризиками. Створення передумов інтеграції українського авіаційного сектору у фінансову систему Євросоюзу після завершення війни потребує визначення пріоритетів інвестування на основі належного відновлення, технологічної модернізації та підвищення глобальної конкурентоспроможності. Синтез теоретичних концептів уточнення інвестиційних стратегій та прикладних механізмів їх реалізації забезпечить адаптацію, відновлення і розвиток авіації у складних геополітичних умовах.

Уточнення пріоритетів інвестування авіаційної галузі має передбачати чітку формалізацію ключових параметрів і напрямів залучення ресурсів на фінансових ринках. Основними з них є: структура джерел фінансування (державні, приватні, комерційні чи міжнародні); доступні фінансові інструменти; дотримання регуляторних рамок та врахування обмежень інвестиційної діяльності авіаційних підприємств; оцінка рівня ризиків галузі й можливості виходу її суб'єктів на міжнародні ринки капіталу; інституційні умови, які формують сприятливе середовище для вкладень; механізми захисту прав власників і інвесторів. Визначені складові формують інвестиційне середовище функціонування авіакомпаній, аеропортів, підприємств авіаційної промисловості та операторів сервісного обслуговування.

Інституціоналізація авіаційної галузі та механізмів її функціонування на фінансовому ринку передбачає створення стійкої системи правил, стандартів, формальних і неформальних інститутів. Формальні інститути представлені нормами державного регулювання фінансового сектору, банківським і валютним законодавством, регламентами у сфері авіації та її інфраструктури; правилами міжнародних фінансових організацій (зокрема ЄБРР, ЄІБ, МБРР), стандарти, що встановлені ICAO та EASA; норми ведення бухгалтерського обліку та аудиту. Неформальні інститути формуються через рівень довіри ринкових гравців, стали практику оцінювання проєктів, репутаційні аспекти та механізми співпраці між представниками авіаційного бізнесу, владними структурами, споживачами авіаційних послуг та потенційними інвесторами.

Авіаційна галузь перебуває під впливом багаторівневого регуляторного середовища. Міжнародні інституції (*ICAO*, *IATA* (*International Air Transport Association* - Міжнародна асоціація повітряного транспорту), *EASA*, *Eurocontrol*, *FAA* (*Federal Aviation Administration* - Федеральне авіаційне управління США) встановлюють правила безпеки, сертифікації, технічної експлуатації, шумових норм, управління повітряним рухом, що прямо впливають на інвестиції. Державними інституціями України є Міністерство розвитку громад і територій України, Державна авіаційна служба України, Антимонопольний комітет України, Фонд державного майна України.

Інвестиції підпорядковуються законодавству щодо концесій, державно-приватного партнерства, тарифів, правил конкуренції, кредитування державних підприємств. Місцеві регулятори надають авіаційним підприємствам дозволи на землю, встановлюють екологічні норми, містобудівні обмеження; формують і реалізують регіональні програми розвитку. Будь-які інвестиції (у злітно-посадкові смуги, навігаційні системи, термінали, техніку, літаки) потребують погодження у національного регулятора, відповідності міжнародним стандартам, проходження технічної сертифікації, екологічної експертизи, аудиту безпеки. Це суттєво збільшує вартість і тривалість інвестиційних процесів.

Пріоритети інвестування авіаційної галузі на сучасному фінансовому ринку України представлені в табл. 1.

Таблиця 1

Пріоритети інвестування авіаційної галузі України на сучасному фінансовому ринку

Джерела інвестування	Інструменти фінансового ринку	Інституціональні обмеження на інвестування
– державні інвестиції (реалізація бюджетно-цільових програм, використання коштів спеціальних фондів, реалізація оборонних та інфраструктурних проєктів); – комерційні джерела (банківське кредитування, проєктне фінансування, лізингові схеми); – приватні інвестиції (концесійні договори, державно-приватне партнерство, приватні інфраструктурні фонди); – міжнародні джерела (грантові програми, кредити міжнародних фінансових організацій, фінансування експортно-кредитних агентств).	– облігації авіаційних підприємств та органів місцевого самоврядування; – інфраструктурні облігації у розвиток міжнародних та регіональних аеропортів; – цільові інвестиційні фонди підтримки діяльності авіаційної сфери в умовах воєнного стану; – лізинг літаків, аеропортового обладнання, техніки; – товарні та фінансові деривативи для хеджування цін на авіаційне паливо; – проєктне та синдикуване фінансування авіапідприємств.	– жорстке регулювання авіаційної безпеки; – високі вимоги до капіталу авіаційних; – складні процедури отримання дозволів та ліцензій на здійснення авіаційної діяльності; – закриття повітряного простору в умовах воєнного стану, безпекові та військові ризики; – обмежена ліквідність фінансового ринку через збитковість діяльності та консервацію операційної діяльності; – низька кредитоспроможність авіаційних підприємств через нестійкий фінансовий стан і відсутність ліквідних застав.
Інституційні заходи	Фінансові механізми	Стратегічні пріоритети розвитку
– модернізація правил державно-приватного партнерства і концесій; – гарантування безпеки інвесторів та страхування ризиків; – створення авіаційних інвестиційних фондів; – адаптація вітчизняного законодавства у сфері авіації до стандартів ЄС та ICAO, у т.ч. у сфері формування спільного авіаційного простору	– емісія облігацій державного та місцевого займу на фінансування інфраструктурних проєктів; – зниження вартості залучення капіталу через надання державних гарантій; – розвиток грантових та кредитно-гарантійних програм; – залучення міжнародних фінансових груп до проєктів реконструкції аеропортів.	– цифровізація бізнес-процесів аеропортів та авіаційних транспортних компаній; – створення логістичних авіаційних хабів; – розвиток потенціалу вантажних авіаційних перевезень; – розбудова авіаційної інфраструктури для розвитку мультимодальних перевезень.

Джерело: власна розробка авторів.

Окреслення пріоритетів в інвестуванні в систему інституціоналізації фінансового ринку сприяє формуванню ефективних інвестиційних стратегій для авіаційних підприємств, вдосконаленню інституційного середовища шляхом усунення регуляторних бар'єрів, забезпеченню прогнозованості для інвесторів, залученню міжнародних донорів та приватного капіталу, а також підвищенню стійкості і конкурентоспроможності авіаційної галузі. Ступінь інституціоналізації визначає рівень ефективності формування інвестиційних потоків в галузях, що характеризуються високими ризиками та значними капіталовкладеннями, таких як авіаційна.

Авіаційна характеризується високою капіталомісткістю, складними технологічними вимогами, значними ризиками функціонування, жорсткістю нормативно-правового та галузевого регулювання. Специфічні особливості інвестицій в авіацію зумовлені унікальністю інфраструктури, потенційними ризиками, глобальною стандартизацією та значним впливом державних і міжнародних інституцій. Обмеженнями входу в авіаційний бізнес є: великі початкові інвестиційні вкладення; тривалий термін їх окупності; високі експлуатаційні витрати; специфічність активів, підтримка функціонування яких потребує залучення державних ресурсів, коштів міжнародних фінансових організацій, здійснення довгострокового кредитування та використання концесійних механізмів.

Інвестиції в авіаційну галузь супроводжуються високим рівнем ризиків (макро- та геополітичні, регуляторні, ринкові, технічні, технологічні, фінансові, інституційно-правові ризики). Виникнення макро- та геополітичних ризиків в Україні обумовлено введенням воєнного стану, військовими діями та руйнуванням інфраструктури, санкціями, закриттям повітряного простору, вимушеною зміною авіаційних коридорів. Це призвело до втрати пасажиропотоку, зупинки роботи аеропортів і значних фінансових втрат. Регуляторні ризики пов'язані з підвищенням екологічних стандартів (викиди CO₂, звукові норми), зростанням тарифів, акцизів та зборів, обмеженням конкуренції та потребою адаптації до нових правил безпеки чи сертифікації, що спричиняє додаткові витрати та зміну стратегій. Ринкові ризики призводять до нестабільності вхідних грошових потоків і зростання вимог до підтримки резерву ліквідних коштів. Вони визначаються зміною глобального попиту на авіаперевезення, довгими та короткими галузевими економічними циклами, сезонністю авіаційних транспортних потоків, коливанням цін на авіаційне паливо й конкуренцією з low-cost перевізниками. Технічні та технологічні ризики пов'язані зі старінням обладнання повітряного флоту та аеропортової інфраструктури, необхідністю їх модернізації відповідно до сучасних вимог, кіберзагрозами і технічними збоями, що вимагає постійного інвестування у безпеку й оновлення технічного оснащення. Фінансові ризики обумовлені валютними коливаннями, суперечностями між низькою кредитоспроможністю та значним попитом на кредити, специфічністю операційних витрат через значну частку видатків на паливо (до 40%), високими ризиками імовірності дефолту через касові розриви. Для мінімізації фінансових ризиків використовують механізми хеджування, які є складними, дорогими, але дієвими. Інституційно-правові ризики знижують довіру інвесторів, підвищують витрати на фінансування через недостатній розвиток механізмів державно-приватного партнерства, бюрократичні перепони, тривале погодження проєктів і нестабільність законодавства тощо.

Основними фундаментальними інституційними суб'єктами, які здійснюють інвестування в авіаційну галузь є:

- держава (бюджетні інвестиції, державні гарантії, спеціальні фонди модернізації, оборонні програми);
- міжнародні фінансові організації (ЄБРР, ЄІБ, МБРР, IFC, MIGA (*Multilateral Investment Guarantee Agency* - багатостороння агенція, частина Групи Світового банку, для стимулювання прямих іноземних інвестицій)); експортно-кредитні агентства (*ECA - export credit agencies*); грантові програми ЄС;
- приватні інвестори (концесійні оператори, інфраструктурні фонди, інституційні інвестори (пенсійні фонди, страхові компанії));
- авіаційні корпорації та виробники (*Boeing, Airbus, Embraer* через лізингові програми; постачальники авіаційного обладнання).

До ключових інституційних бар'єрів для інвестування відносять такі: бюрократія та довгі процедури погоджень; фрагментарність регуляторного середовища; нестача механізмів страхування ризиків; недосконалість концесійних та ДПП-моделей; низька ліквідність внутрішнього фінансового ринку; монополізація окремих сегментів авіації; слабка інтеграція у міжнародні фінансові програми. У країнах з війною або високою нестабільністю інституційні обмеження посилюються у рази.

Інституціональними особливостями здійснення інвестиційної діяльності в авіаційній галузі є ряд ключових факторів, а саме: висока капіталомісткість і довгий строк окупності інвестицій; перевага державних та міжнародних фінансових інститутів як джерела капіталу; високий рівень ризиків; значна потреба у використанні спеціальних механізмів страхування та гарантування; значний рівень державного контролю через стратегічне значення галузі для національної безпеки і оборони; складна структура управління

ФІНАНСОВІ РЕСУРСИ: ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ

рухомим і нерухомим майном; необхідність багатосторонньої інституційної взаємодії між державою, авіаційними підприємствами, міжнародними фінансовими організаціями, споживачами, інвесторами, суб'єктами фінансового ринку.

Авіаційна галузь має статус критичної інфраструктури, оскільки забезпечує оборону та мобільність, формує міжнародну інтеграцію держави, впливає на інвестиційну привабливість регіонів. У результаті інвестиції часто супроводжуються державною участю, регулюванням або співфінансуванням (концесії, ДПП, бюджетні програми, державні гарантії). Авіаційні підприємства мають складну і специфічну структуру доходів, які залежать від циклічності ринку. У авіаційних перевізників витрати залежать від попиту, сезонності, маршрутної мережі, а собівартість характеризується високою часткою змінних витрат. Основою виторгу від реалізації аеропортів є доходи від авіаційних зборів, оренди, комерційних сервісів, які значно залежать від пасажиропотоку. У результаті інвестори враховують високу змінність грошових потоків, що підвищує вартість капіталу.

Авіаційні підприємства використовують фінансові інструменти, що рідко застосовуються в інших галузях, а саме: лізинг повітряних суден (операційний, фінансовий), хеджування авіаційного палива, аеропортові облігації, проєктне фінансування, ДПП / концесійні моделі, інструменти *MRO*-фінансування (*Maintenance, Repair and Overhaul* - технічне обслуговування, ремонт та капітальний ремонт). Це потребує наявності фінансової інфраструктури та регуляторних норм для роботи спеціалізованих інструментів. Обмеженнями інституційного середовища фінансування інвестицій в авіаційну галузь є: нестача довгих грошей, нерозвинений ринок інфраструктурних облігацій, слабкі механізми страхування ризиків, регуляторна фрагментарність, невеликі можливості ДПП на практиці. У результаті авіаційні інвестиційні проєкти часто потребують зовнішніх донорів, іноземних інвесторів або участі держави.

Інвестування в авіаційну галузь поєднує високі бар'єри входу, значні зовнішні шоки та циклічність попиту. Це формує унікальний профіль ризик – дохідність, який важливо оцінювати за умов глобальної нестабільності та особливо для країн, де існують військові чи геополітичні загрози. Попри високі ризики, авіаційна галузь здатна забезпечувати стабільну та довгострокову дохідність, особливо в інфраструктурних сегментах (табл. 2).

Таблиця 2

Співвідношення «ризик-дохідність» в авіаційній галузі

Сегмент авіаційної галузі	Рівень ризику	Очікувана дохідність, %
Аеропорти (інфраструктура)	середній	8–12
Аеропорти (концесії, ДПП)	середній/високий	10–18
Авіакомпанії	високий	15–30 (волатильно)
Лізингові фонди	середній	7–12
Облігації аеропортів	низький/середній	6–10
Облігації авіакомпаній	високий	10–18
MRO, Air Tech, навігаційні технології	високий	20–40

Джерело: власна розробка авторів.

Аеропорти вважаються активами з помірною ризиковістю та стабільними потоками доходів, завдяки: аеронавігаційним і аеропортовим зборам, високій частці неавіаційних доходів (торгівля, паркінги, оренда), можливості отримувати доходи від хабових моделей. За міжнародними оцінками середня очікувана дохідність інфраструктурних інвесторів становить 8-12 % річних у валюті. Авіаційні перевізники демонструють високу волатильність прибутковості, нерегулярність дивідендних виплат, значні ризики збитковості. Проте під час періодів зростання (наприклад, після COVID-кризи у 2023–2024 рр.) провідні авіакомпанії світу демонстрували 15–30 % річного зростання капіталізації, а інколи – ще вище. На жаль, Україна становить виключення через повномасштабне вторгнення РФ у нашу країну у 2022 році.

Проекти державно-приватного партнерства у сфері аеропортів можуть забезпечувати: 10–18 % *IRR* (*Internal Rate of Return* – внутрішня норма рентабельності), гарантовані мінімальні платежі або гарантований виторг, низький ризик невиклати завдяки державним гарантіям. Лізинг є одним із найпопулярніших фінансових інструментів в авіаційній галузі. Для інвесторів у фонди авіаційного лізингу типовою є дохідність 7–12 % річних у валюті за умови низької дефолтності лізингоотримувачів.

Аеропортові облігації мають дохідність 6–10 % у валюті (залежно від рейтингу), дохідність облігацій авіаперевізників є вищою (до 15–18 %), але характеризується високим ризиком дефолту. Муніципальні облігації для реконструкції аеропортів мають дохідність 4–7 %. Інвестиції в авіаційні технології (*Air Tech*, *MRO*, навігаційні системи) є одним із найбільш динамічних сегментів ринку з потенціалом 20–40 % річного зростання у форматі венчурного капіталу (*venture-capital*) та приватного капіталу (*private equity*). Зазначені інвестиції характеризуються високою ризиковістю, але потенційно можуть надати найвищу віддачу на вкладений капітал.

Висновки та пропозиції. 1. Показано, що авіаційна галузь є високо ризиковою, але за правильною структурою фінансування може бути й високо дохідною. Ризики авіаційного сектора мають комплексний характер і поділяються на макрорівневі, галузеві та проєктні. Основними з них виділено: макро- та геополітичні ризики, регуляторні, ринкові, техніко-технологічні та операційні, фінансові, інституційно-правові. Доведено, що найбільш стабільними для інвестування є аеропортові активи та державно-приватні проєкти. Більшу волатильність мають авіаційні перевізники, особливо в умовах криз та війни. Дохідність галузі різко зростає при відновленні пасажиропотоку та глобального попиту на перевезення. Запропоновано шляхи зниження ризиків на основі хеджування контактів закупівлі палива; страхування (включно з воєнними ризиками); валютної диверсифікації; державних гарантій та участі у міжнародних фінансових організаціях.

2. Уточнено пріоритети інвестування авіаційної галузі, зумовлені глобальними ризиками та структурними викликами авіаційного ринку; зміною інституційної архітектури фінансового ринку; потребою в нових технологічних та фінансових моделях розвитку; необхідністю забезпечити стійкість стратегічної інфраструктури; потребою узгодження регуляторних, фінансових і галузевих механізмів; необхідністю післявоєнного відновлення України.

3. З'ясовано, що інституціональні галузеві особливості інвестування в авіаційну галузь формують унікальний інвестиційний простір, який відрізняється високим рівнем регуляторної складності, залежністю від міжнародних стандартів, значною капіталомісткістю та підвищеним ризиком. Доведено, що виділені фактори визначають необхідність державної участі, міжнародної співпраці, спеціалізованих фінансових механізмів і глибокої інституціональної інтеграції галузі з глобальним фінансовим ринком.

4. Систематизовано особливості інвестування авіаційних підприємств на фінансовому ринку, які визначаються високою капіталомісткістю галузі, жорсткою системою міжнародних стандартів, специфічним ризиковим профілем, залежністю від глобальних фінансових інструментів, необхідністю державної участі, нестачею універсальних джерел фінансування. Показано, що виділені особливості формують специфічний інвестиційний простір, де ключову роль відіграють інститути регулювання, гарантування та міжнародна фінансова підтримка.

Перспективами подальшого дослідження є розробка рекомендацій з удосконалення оцінки ефективності реальних інвестиційних проєктів на авіаційному транспорті.

Список використаних джерел

1. Чобітько В. І. Інституціональне середовище інвестування авіаційної галузі / В. І. Чобітько // Економіка. Фінанси. Право. – 2025. – № 2. – С. 60-64.

2. Гайдаржийська О. М. Дослідження проблем формування інвестиційних ресурсів підприємств авіаційного транспорту [Електронний ресурс] / Гайдаржийська О. М., Процюк Д. В. // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2015. – Вип. 40. – С. 11-15. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ppei_2015_40_4.
3. Кучерук Г. Ресурсне забезпечення інвестиційно-інноваційного розвитку потенціалу авіапідприємства [Електронний ресурс] / Г. Кучерук, О. Вовк // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. – 2015. – Вип. 32. – С. 91-99. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2015_32_11
4. Навроцька Т. А. Принципи стратегічного планування інвестицій як основний чинник ефективного управління інноваційною діяльністю підприємств авіабудування [Електронний ресурс] / Навроцька Т. А. // Молодий вчений. – 2017. – № 2. – С. 294-299. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2017_2_72.
5. Максютенко І. Є. Обґрунтування необхідності у впровадженні розроблення інноваційно-інвестиційного механізму оновлення інформаційно-телекомунікаційних засобів на авіаційному транспорті [Електронний ресурс] / І. Є. Максютенко // Економіка розвитку. – 2017. – № 3. – С. 85-90. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/escro_2017_3_12.
6. Кос тюнік О. В. Щодо оцінки інвестиційної привабливості авіапідприємств [Електронний ресурс] / О. В. Костюнік // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2016. – Вип. 14. – С. 118-123. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Tpaeiv_2016_14_18.
7. Тельнова Г. В. Оцінка інвестиційної привабливості в контексті конкурентоспроможності авіакомпаній [Електронний ресурс] / Г. В. Тельнова, В. Ю. Ткаченко // Ефективна економіка. – 2025. – № 5. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2025_5_47.
8. Коваленко Н. О. Економічний аналіз та бізнес-планування як базові елементи оцінки інвестиційної привабливості авіакомпанії [Електронний ресурс] / Н. О. Коваленко, Н. В. Столярчук // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. – 2018. – Вип. 33. – С. 218-226. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npkntu_e_2018_33_27.
9. Коваленко Н. О. Економіко-аналітичні засади управління інвестиційною привабливістю авіакомпанії із застосуванням елементів бізнес-плану [Електронний ресурс] / Н. О. Коваленко, Н. В. Столярчук // Науковий вісник Льотної академії. Серія : Економіка, менеджмент та право. – 2019. – Вип. 1. – С. 105-112. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sbfaseml_2019_1_15.
10. Гриценко С. І. Маркетинговий підхід до інвестиційної привабливості диверсифікованих підприємств авіаційних транспортно-логістичних кластерів [Електронний ресурс] / С. І. Гриценко // Проблеми системного підходу в економіці. – 2020. – Вип. 3(2). – С. 121-127. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/PSPE_print_2020_3\(2\)_19](http://nbuv.gov.ua/UJRN/PSPE_print_2020_3(2)_19).
11. Мягких І. М. Теоретико-методологічний підхід до комплексної оцінки інвестиційної діяльності авіаційного підприємства [Електронний ресурс] / І. М. Мягких // Економічний вісник Національного гірничого університету. – 2016. – № 1. – С. 110-116. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evngu_2016_1_15.
12. Хлистова А. Ю. Підвищення інвестиційної діяльності вітчизняного авіаційно-ремонтного підприємства [Електронний ресурс] / А. Ю. Хлистова, І. Ю. Приварникова // Бізнес-навігатор. – 2017. – Вип. 4-2. – С. 49-53. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/bnav_2017_4-2_12.
13. Гращенко І. С. Удосконалення процесів формування та реалізації інвестиційного потенціалу авіапідприємств [Електронний ресурс] / І. С. Гращенко, М. Т. Краснюк, С. О. Краснюк // Моделювання та інформаційні системи в економіці. – 2019. – № 97. – С. 98-109. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Mise_2019_97_12.
14. Досужий В. А. Інвестиційна активність на ринку безпілотних авіаційних систем [Електронний ресурс] / Досужий В. А. // Науковий вісник Льотної академії. Серія : Економіка, менеджмент та право. – 2020. – Вип. 2. – С. 99-105. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sbfaseml_2020_2_13.

References

1. Chobitko, V. I. (2025). Instytutsionalne seredovyshe investuvannia aviatsiinoi haluzi [Institutional investment environment of the aviation industry]. *Ekonomika. Finansy. Pravo – Economics. Finance. Law*, (2), 60-64.

2. Haidarzhyska, O. M., Protsiuk, D. V. (2015). Doslidzhennia problem formuvannia investytsiinykh resursiv pidpriemstv aviatsiinoho transport [Research into the problems of forming investment resources of air transport enterprises]. *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury – Problems of increasing infrastructure efficiency*, (40), 11-15. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ppei_2015_40_4.

3. Kucheruk, H., Vovk, O. (2015). Resursne zabezpechennia investytsiino-innovatsiinoho rozvytku potentsialu aviapidpriemstva [Resource provision for investment and innovative development of the potential of an airline]. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnohichnoho universytetu transportu. Ser.: Ekonomika i upravlinnia – Collection of scientific works of the State Economic and Technological University of Transport. Ser.: Economics and Management*, (32), 91-99. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2015_32_11.

4. Navrotska, T. A. (2017). Pryntsypy stratehichnoho planuvannia investytsii yak osnovnyi chynnyk efektyvnoho upravlinnia innovatsiinoiu diialnistiu pidpriemstv aviabuduvannia [Principles of strategic investment planning as a key factor in effective management of innovation activities of aircraft manufacturing enterprises]. *Molodyi vchenyi – Young scientist*, (2), 294-299. http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2017_2_72.

5. Maksyutenko I. Ye. (2017). Obruntuvannia neobkhidnosti u vprovadzhenni rozroblennia innovatsiino-investytsiinoho mekhanizmu onovlennia informatsiino-telekomunikatsiinykh zasobiv na aviatsiinom transporti [Justification of the need to implement the development of an innovation and investment mechanism for updating information and telecommunications equipment in air transport]. *Ekonomika rozvytku – Economics of development*, (3), 85-90. http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecro_2017_3_12.

6. Kostyunik O. V. (2016). Shchodo otsinky investytsiinoi pryvablyvosti aviapidpriemstv [Regarding the assessment of the investment attractiveness of airline companies]. *Teoretychni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektualnoi vlasnosti – Theoretical and practical aspects of economics and intellectual property*, (14), 118-123. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Tpaeiv_2016_14_18.

7. Telnova H. V., Tkachenko V. Yu. (2025). Otsinka investytsiinoi pryvablyvosti v konteksti konkurentospromozhnosti aviakompanii [Assessment of investment attractiveness in the context of airline competitiveness]. *Efektyvna ekonomika – Effective Economy*, (5). http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2025_5_47.

8. Kovalenko N. O., Stoliarchuk N. V. (2018). Ekonomichnyi analiz ta biznes-planuvannia yak bazovi elementy otsinky investytsiinoi pryvablyvosti aviakompanii [Economic analysis and business planning as basic elements of assessing the investment attractiveness of an airline]. *Naukovi pratsi Kirovohradskoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu. Ekonomichni nauky – Scientific works of the Kirovohrad National Technical University. Economic Sciences*, (33), 218-226. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npkntu_e_2018_33_27.

9. Kovalenko, N. O., Stoliarchuk, N. V. (2019). Ekonomiko-analitychni zasady upravlinnia investytsiinoiu pryvablyvistiaviakompanii iz zastosuvanniam elementiv biznes-planu [Economic and analytical principles of managing the investment attractiveness of an airline using elements of a business plan]. *Naukovyi visnyk Lotnoi akademii. Serii: Ekonomika, menedzhment ta parvo – Scientific Bulletin of the Flight Academy. Series: Economics, Management and Law*, (1), 105-112. http://nbuv.gov.ua/UJRN/sbfaseml_2019_1_15.

10. Hrytsenko S. I. (2020). Marketynhovyi pidkhid do investytsiinoi pryvablyvosti dyversyfikovanykh pidpriemstv aviatsiinykh transportno-lohistychnykh klasteriv [Marketing approach to investment attractiveness of diversified enterprises of aviation transport and logistics clusters]. *Problemy systemnoho pidkhodu v ekonomitsi – Problems of a system approach in economics*, (3(2)), 121-127. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/PSPE_print_2020_3\(2\)_19](http://nbuv.gov.ua/UJRN/PSPE_print_2020_3(2)_19).

11. Miahkykh I. M. (2016). Teoretyko-metodolohichni pidkhid do kompleksnoi otsinky investytsiinoi diialnosti aviatsiinoho pidpriemstva [Theoretical and methodological approach to a comprehensive assessment of the investment activities of an aviation enterprise]. *Ekonomichnyi visnyk Natsionalnoho hirnychoho universytetu – Economic Bulletin of the National Mining University*, (1), 110-116. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evngu_2016_1_15.

12. Khlystova A. Yu., Pryvarnykova I. Yu. (2017). Pidvyshchennia investytsiinoi diialnosti vitchyznianoho aviatsiino-remontnoho pidpriemstva [Increasing the investment activity of the domestic aircraft repair enterprise]. *Biznes-navihator – Business Navigator*, (4-2), 49-53. http://nbuv.gov.ua/UJRN/bnav_2017_4-2_12.

13. Hrashchenko I. S., Krasniuk M. T., Krasniuk S. O. (2019). Udoskonalennia protsesiv formuvannia ta realizatsii investytsiinoho potentsialu aviapidpriemstv [Improving the processes of formation and implementation of investment potential of aviation enterprises]. *Modeliuvannia ta informatsiini systemy v ekonomitsi – Modeling and information systems in the economy*, (97), 98-109. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Mise_2019_97_12.

14. Dosuzhyi V. A. (2020). Investytsiina aktyvnist na rynku bezpilotnykh aviatsiinykh system [Investment activity in the unmanned aircraft systems market]. *Naukovyi visnyk Lotnoi akademii. Seriya: Ekonomika, menedzhment ta parvo – Scientific Bulletin of the Flight Academy. Series: Economics, Management and Law*, (2), 99-105. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sbfaseml_2020_2_13.

Отримано 27.11.2025

UDC 336

Oksana Yaroshevska

Doctor of Economics, Professor, Rector

Dnipro Technological University IT STEP (Kyiv, Ukraine)

E-mail: univer.dnepr@itstep.org. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3569-8763>

Vitalii Chobitko

Postgraduate Student

State University «Kyiv Aviation Institute» (Kyiv, Ukraine)

E-mail: 881395@stud.kai.edu.ua. ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-2676-2114>

COORDINATES OF AVIATION INDUSTRY INVESTMENT IN THE FINANCIAL MARKET IN THE SYSTEM OF ITS INSTITUTIONALIZATION

The aviation industry is highly risky, but with the right financing structure it can also be highly profitable. The risks of the aviation sector are complex and can be divided into macro-level, sectoral and project specific. The main ones are macro- and geopolitical risks, regulatory, market, technical-technological and operational, financial, institutional-legal.

The most stable investments are airport assets and public-private projects. Airlines are the most volatile, especially in times of crisis and war. The industry's profitability increases sharply when passenger traffic and global demand for transportation resume. Risks can be reduced through fuel hedging; insurance (including war risks); currency diversification; government guarantees and participation in international financial organizations. Clarification of the coordinates of aviation industry investment is due to global risks and structural challenges of the aviation market; changes in the institutional architecture of the financial market; the need for new technological and financial development models; the need to ensure the sustainability of strategic infrastructure; the need to harmonize regulatory, financial and industry mechanisms; the need for post-war reconstruction of Ukraine.

Institutional industry features of investing in the aviation industry form a unique investment space, characterized by a high level of regulatory complexity, dependence on international standards, significant capital intensity, and increased risk. All these factors determine the need for state participation, international cooperation, specialized financial mechanisms, and deep institutional integration of the industry with the global financial market. The peculiarities of aviation enterprises' investments in the financial market are determined by the high capital intensity of the industry, a rigid system of international standards, a specific risk profile, dependence on global financial instruments, the need for state participation, and the lack of universal sources of financing. These features form a specific investment space, where regulatory institutions, guarantees, and international financial support play a key role.

Keywords: *coordinates; investment; aviation industry; financial market; system; institutionalization; differential features; risk; profitability.*

Table: 2. References: 14.