

**Євтушенко М.В.**кандидат економічних наук,  
доцент кафедри фінансів, обліку та оподаткування  
Національного авіаційного університету**Здорикова К.О.**здобувач вищої освіти ОС «Магістр»  
Національного авіаційного університету**Іванова К.О.**здобувач вищої освіти ОС «Магістр»  
Національного авіаційного університету**Yevtushenko Maryna, Zdorykova Kateryna, Ivanova Kseniia**  
National Aviation University**ФІНАНСОВО-ІНВЕСТИЦІЙНІ МЕХАНІЗМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ  
ПІДПРИЄМСТВА ТА ШЛЯХИ ЇХ УДОСКОНАЛЕННЯ****FINANCIAL AND INVESTMENT MECHANISMS OF ENTERPRISE  
FUNCTIONING AND WAYS OF THEIR IMPROVEMENT**

У статті визначено роль авіаційного транспорту та аеропортів як складової частини транспортної системи світу. Виділено особливості, що забезпечують конкурентні переваги повітряного перед іншими видами транспорту. Проведено макроекономічну оцінку фінансів аеропортів за статистикою допоміжного обслуговування авіаційного транспорту протягом 2013–2021 років. Встановлено, що вартість необоротних і оборотних активів аеропортів зросла, причому найбільшими темпами – за малими підприємствами. Статистично показано, що основна частина необоротних і оборотних активів приходить на великі підприємства, менша – на середні, дуже мала – на малі і мікро-. Показано, що аналогічні тенденції поширюються також на динаміку і структуру власного капіталу. Його динаміка описується лінійним трендом із високим множинним коефіцієнтом детермінації. Доведено, що аеропорти України мають достатню стійкість, через достатньо високу питому вагу власного капіталу і додатну величину власного оборотного капіталу. Аргументовано, що протягом 2013–2021 років фінансовий стан діяльності аеропортів був достатньо міцним, у надзвичайних умовах воєнного стану слід очікувати його погіршення. Надано характеристику Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, виконано прогноз очікуваних результатів її виконання.

**Ключові слова:** фінансово-інвестиційні, механізми, функціонування, підприємство, шляхи, удосконалення.

The article defines the role of air transport and airports as an integral part of the world transport system. Features that provide competitive advantages of air over other types of transport are highlighted. A macroeconomic assessment of airport finances was carried out based on the statistics of auxiliary air transport services during 2013–2021. It has been established that the value of non-current and current assets of airports has increased, and at the highest rates – for small enterprises. Statistically, it is shown that the main part of non-current and current assets falls on large enterprises, a smaller part – on medium ones, and a very small part – on small and micro enterprises. Similar trends also apply to the dynamics and structure of equity capital. Its dynamics is described by a linear trend with a high multiple coefficient of determination. It has been proven that the airports of Ukraine have sufficient stability, since the specific weight of own capital is high enough, they have a positive amount of own working capital, with the exception of 2019–2020. It is argued that during the years 2013–2021, the financial condition of the airports was sufficiently strong, in the emergency conditions of the martial law, its deterioration should be expected. The characteristics of the State target program for the development of airports for the period up to 2023 are provided, in the implementation of which 18 airports are involved, investment objects are determined for each of them. The forecast of the expected results of the implementation of the Program was carried out: technical (quantitative – increasing the carrying capacity of airports, and qualitative – bringing their operational level in line with international standards), economic (increasing the total passenger flow and cargo turnover, increasing the transit potential of Boryspil Airport and

turning it into an international transport hub, activating the public-private partnership for investment and operation of airports, developing regional airports and increasing the market share of air carriers operating under the "low-cost" model cost", social (preserving existing and creating additional jobs at aviation infrastructure entities in the regions).

**Key words:** financial and investment, mechanisms, functioning, enterprise, ways, improvement.

**Постановка проблеми.** Фінансово-інвестиційна діяльність підприємства відіграє надзвичайно важливу роль у відтворювальних процесах. Законом України «Про інвестиційну діяльність» її визначено як сукупність практичних дій громадян, юридичних осіб і держави щодо реалізації інвестицій [1]. У фінансово-економічній літературі зустрічаються також інші трактування, коли невід'ємними знаками інвестиційної діяльності зазначається: здійснення інвестицій з метою отримання доходу або прибутку, розміщення коштів та інших активів на власний ризик інвестора, отримання економічного або соціального ефектів від процесу інвестування тощо.

На стан активності інвестиційної діяльності впливають багато факторів, основними з яких є інвестиційна привабливість країни в цілому, суб'єкта господарювання, виду економічної діяльності тощо [1, с. 79]. Протягом всього періоду існування України як незалежної держави інвестиційний клімат був не дуже привабливий через такі фактори: відсутність політичної та фінансової стабільності, недосконалість та невизначеність положень інвестиційного законодавства; нестійкість економічної ситуації, значні коливання курсу національної валюти, високий рівень інфляції, слабкий захист прав інвесторів, нерозвинутість інфраструктури інвестиційних інститутів тощо. У сучасний період Україна виборює свою незалежність у війні з РФ, маємо гибель захисників Вітчизни і мирного населення, руйнування житлових і нежитлових будівель, виробничих потужностей підприємств, рухомого складу та інфраструктури транспорту тощо. Тому вжиття категорії «інвестиційна привабливість» щодо нашої країни знову буде доречним після нашої Перемоги і післявоєнного відновлення економіки. Викладене вище обумовлює актуальність підготовки статті.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання удосконалення фінансово-інвестиційних механізмів діяльності підприємств є предметом уваги багатьох вчених. Причому все різноманіття публікацій можна поділити на дві групи: загальні аспекти і специфічні питання, які враховують галузеві особливості об'єктів фінансування і кредитування. Погоджуємося з Косовою Т.Д., Арсенюком Н.М., Буєм П.С., що в сучасних нестабільних умовах внутрішнього і зовнішнього середовища для усіх суб'єктів господарювання

актуальним є створення адаптивного фінансового механізму управління інвестиціями. Специфічні проблеми фінансово-інвестиційної діяльності розглянемо на прикладі повітряного транспорту на основі узагальнення і критичної оцінки публікацій Ареф'єва С.О. [4], Васильцова Т.О. [5], Вовк О.М., Беспам'ятних О.Є. [6], Корж М.В., Сидоренка К.В. [7], Кузнецової Т.В. [8], Пустовий С.О., Бутенко М.П., Іванов В.І., Косков Ю.М. [9].

У ХХІ столітті цивільна авіація світу розвивається під впливом швидкої глобалізації економіки, використання нових інноваційних й інвестиційних технологій, стрімкої зміни психології споживачів послуг. Новий синтез науки й інновацій відкриває можливість системного і поступально-організованого розвитку авіаційної галузі на основі вирішення питання комплексного аналізу економічних аспектів і тенденцій з урахуванням регіональних особливостей, обґрунтування концептуальних і практичних аспектів підвищення ефективності інвестиційної діяльності авіапідприємств і аеропортів, удосконалення її правового регулювання.

У рамках підготовки до Євро-2012 міжнародні аеропорти України отримали значний обсяг бюджетних коштів для нового будівництва, реконструкції, переобладнання тощо. Рекорд був поставлений в Донецьку, де було побудовано найдорожчий аеропорт ціною в 3,6 млрд. грн. На жаль, це один із перших об'єктів, який був вщент зруйнований через російську агресію 2014 року, де наші захисники тримали оборону 242 дні: У 2016 році Кабінетом Міністрів України було затверджено Державну цільову програму розвитку аеропортів на період до 2023 року, яка відкриває нові можливості для їх розбудови в частині операційної, фінансової та інвестиційної діяльності.

**Метою дослідження** є удосконалення фінансово-інвестиційних механізмів функціонування підприємства на прикладі аеропортів.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Повітряний транспорт, як складова частина всієї транспортної системи світу, має певні плюси порівняно з наземними і водними видами транспорту. Основними його особливостями, що забезпечують конкурентні переваги перед іншими видами транспорту, є висока технічна і комерційна швидкість, можливість скорочення тривалості шляху за раху-

нок випрямлення маршрутів, невисока залежність від фізико-географічних умов місцевості, можливість максимізації кількості повітряних зв'язків, швидка їх організація тощо. У звичайних умовах діяльності обсяги повітряних перевезень зростали більшими темпами порівняно з економікою загалом, оскільки внутрішня і міжнародна торгівля товарами і послугами (включаючи туризм), а також інші види комерційної діяльності генерували попит на пасажирські і вантажні авіаперевезення.

Макроекономічна оцінка фінансів аеропортів проводиться за статистикою допоміжного обслуговування авіаційного транспорту (код КВЕД 52.23). Протягом 2013–2021 років вартість необоротних активів аеропортів зросла у 1,72 разів, у т.ч. за малими підприємствами – у 9,56 разів, за мікропідприємствами – у 1,50 разів (табл. 1).

Основна частина необоротних активів приходить у 2021 році на великі підприємства (58,34%), середні підприємства (38,64%). Протягом 2013–2021 років вартість оборотних активів аеропортів зросла у 1,55 разів, у т.ч. за малими підприємствами – у 1,91 разів, за мікропідприємствами – у 0,71 разів.

Основна частина оборотних активів приходить у 2021 році на великі підприємства (50,65%), середні підприємства (45,12%).

Протягом 2013–2021 років вартість необоротних активів та груп вибуття аеропортів зросла у 65 разів, у т.ч. за малими підприємствами – у 1,7 разів. Протягом 2013–2021 років вартість власного капіталу аеропортів зросла у 1,64 разів, у т.ч. за малими підприємствами – у 5,74 разів, за мікропідприємствами – у 0,53 разів.

Основна частина власного капіталу приходить у 2021 році на великі підприємства (67,95%), середні підприємства (29,37%). Динаміка власного капіталу описується лінійним трендом із множинним коефіцієнтом детермінації, що складає 0,86 (рис. 1).

Протягом 2013–2021 років вартість довгострокових зобов'язань аеропортів зросла у 1,66 разів, у т.ч. за малими підприємствами – у 6,8 разів, за мікропідприємствами – у 0,23 разів. Протягом 2013–2021 років вартість активів аеропортів зросла у 1,69 разів, у т.ч. за малими підприємствами – у 5,02 разів, за мікропідприємствами – у 0,96 разів. Основна частина активів приходить у 2021 році на великі підприємства (56,92%), середні підпри-

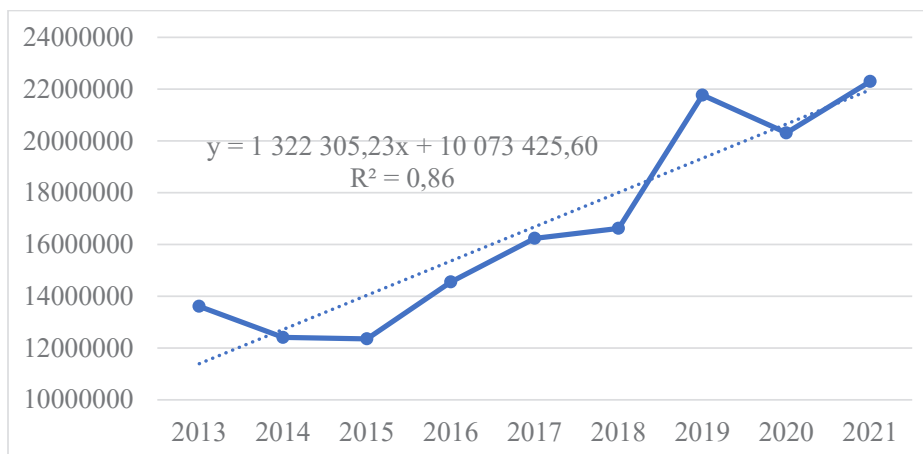
Таблиця 1

## Динаміка і структура активів аеропортів

Роки	Необоротні активи					Оборотні активи				
	Усього	у т.ч. за розміром підприємств				Усього	у т.ч. за розміром підприємств			
		Великі	Середні	Малі	Мікро		Великі	Середні	Малі	Мікро
	млн грн					млн грн				
2013	17119,3	к	к	92,8	40,7	3938,4	к	к	135,0	93,2
2014	16155,2	к	к	90,2	37,9	4513,0	к	к	109,1	69,4
2015	16057,9	к	к	96,2	40,2	5036,7	к	к	125,5	75,7
2016	18186,5	к	к	164,5	93,5	5431,0	к	к	114,8	50,3
2017	19254,7	к	к	237,1	79,8	5852,2	к	к	197,9	64,5
2018	21257,9	к	к	158,4	77,5	8767,5	к	к	344,7	61,8
2019	29787,6	к	к	294,8	78,4	7047,6	к	к	115,8	50,4
2020	29006,0	к	к	313,9	126,4	4520,9	к	к	209,6	117,3
2021	29385,0	17142,2	11355,7	887,1	61,3	6107,7	3093,7	2756,0	258,0	66,6
Темп росту, разів	1,72			9,56	1,50	1,55			1,91	0,71
	Структура, %					Структура, %				
2013	100	к	к	0,54	0,24	100	к	к	3,43	2,37
2014	100	к	к	0,56	0,23	100	к	к	2,42	1,54
2015	100	к	к	0,60	0,25	100	к	к	2,49	1,50
2016	100	к	к	0,90	0,51	100	к	к	2,11	0,93
2017	100	к	к	1,23	0,41	100	к	к	3,38	1,10
2018	100	к	к	0,75	0,36	100	к	к	3,93	0,70
2019	100	к	к	0,99	0,26	100	к	к	1,64	0,71
2020	100	к	к	1,08	0,44	100	к	к	4,64	2,60
2021	100	58,34	38,64	3,02	0,21	100	50,65	45,12	4,22	1,09

к – конфіденційна інформація, яка не оприлюднюється

Джерело: власні розрахунки



**Рис. 1. Динаміка власного капіталу аеропортів, тис. грн**

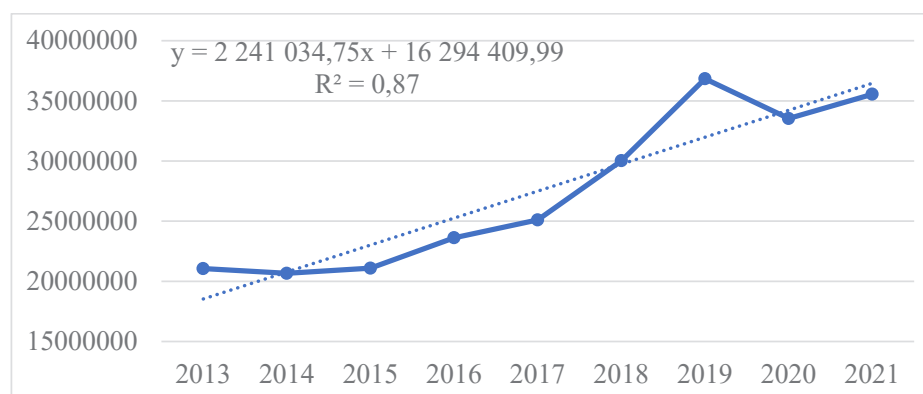
*Джерело: власні розрахунки*

ємства (39,86%). Динаміка активів описується лінійним трендом із множинним коефіцієнтом детермінації, що складає 0,874 (рис. 2).

Аеропорти України мають достатню стійкість, оскільки питома вага власного капіталу протягом 2013–2021 років перевищує 50% (рис. 3).

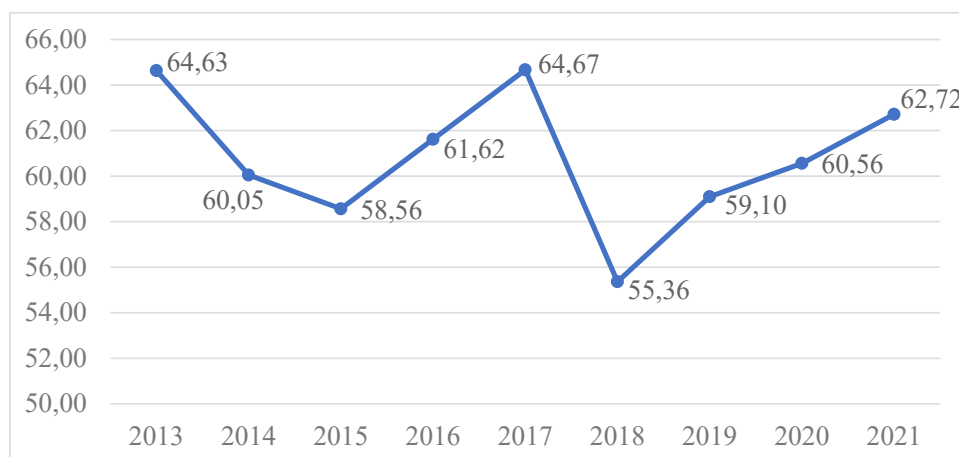
Брак власного оборотного капіталу спостерігався лише у 2019–2020 роках (рис. 4).

Таким чином, фінансовий стан діяльності аеропортів протягом 2013–2021 років був достатньо міцним. Проте, попри закриті дані, у 2022–2023 роках слід очікувати його погір-



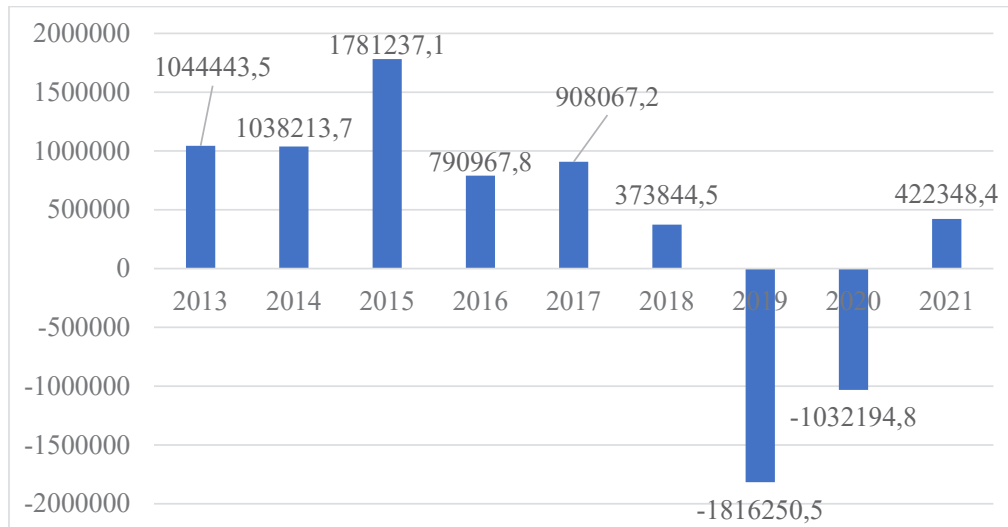
**Рис. 2. Динаміка активів аеропортів, тис. грн**

*Джерело: власні розрахунки*



**Рис. 3. Динаміка питомої ваги власного капіталу аеропортів, %**

*Джерело: власні розрахунки*



**Рис. 4. Динаміка власного оборотного капіталу аеропортів, тис. грн**

*Джерело: власні розрахунки*

шення. У надзвичайних умовах воєнного стану діють адміністративні заборони на повітряне сполучення, тому окреслені вище закономірності не спрацьовують. Багато аеропортів зазнали втрат і пошкоджень через вороже вторгнення, військові дії та обстріли. Вони не можуть здійснювати операційну діяльність і несуть збитки.

Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року (далі – Програма) [10] надає їм можливість модернізувати власну інфраструктуру. Державним замовником Програми є Державне агентство інфраструктурних проектів України, керівником Програми – Голова зазначеної установи, виконавцями Програми – центральні та місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, суб'єкти господарювання. Джерелом фінансування Програми є: кошти підприємств, приватних інвесторів, Державного і місцевих бюджетів, залучених кредитних ресурсів, у тому числі під державні гарантії, інші джерела. Міністерству інфраструктури України рекомендовано очолити підготовку інвестиційних проектів/бізнес-планів, спрямованих на виконання основних завдань і заходів, передбачених Програмою. Вона поширюється на 18 аеропортів України (табл. 2).

Реалізація програмних заходів дозволить аеропортам підвищити ефективність управління їх майном, стимулюватиме збільшення авіаційних перевезень, розвиток регіональних аеропортів України. Основним інвестиційним об'єктом є інфраструктура авіаційного транспорту, яку необхідно привести у відповідність до міжнародних стандартів для найповнішої реалізації транзитного потенціалу України,

який визначається її унікальним географічним розташуванням.

Обсяг фінансування за програмою протягом 2016–2023 років становить 21525,1 млн грн (табл. 3).

У структурі джерел фінансування преважують державні кошти (85,32%), у т.ч. кошти бюджетів різних рівнів – 67,19%, у т.ч. державного – 57,58%, місцевих – 9,61%, залучені кошти під державні гарантії – 18,13%. Інші джерела (14,68%) представлені власними коштами підприємства – 7,14% і коштами інвестора (7,54%). Значна частка державних коштів обумовлює необхідність використання схем державно-приватного партнерства і прийняття аеропортами інвестиційних зобов'язань щодо ефективного використання інвестиційних ресурсів і експлуатації об'єкта інвестування.

#### **Висновки з проведеного дослідження.**

1. Визначено роль авіаційного транспорту та аеропортів як складової частини транспортної системи світу. Виділено особливості, що забезпечують конкурентні переваги повітряного перед іншими видами транспорту;
2. Макроекономічну оцінку фінансів аеропортів проведено за статистикою допоміжного обслуговування авіаційного транспорту (код КВЕД 52.23) протягом 2013–2021 років. Встановлено, що вартість необоротних активів аеропортів зростає у 1,72 разів, у т.ч. за малими підприємствами – у 9,56 разів, за мікропідприємствами – у 1,50 разів. Основна частина необоротних активів приходить на великі підприємства (58,34%), середні підприємства (38,64%). Протягом 2013–2021 років вартість оборотних активів аеропортів зростає у 1,55 разів, у т.ч. за малими підприємствами – у 1,91 разів, за мікропідприємствами – у 0,71 разів. Основна

Таблиця 2

## Характеристика об'єктів інвестицій за аеропортами – учасниками Програми

№ з/п	Назва аеропорту	Об'єкти інвестицій
1	2	3
1	МА «Бориспіль»	– будівництво паркінгу, насосно-фільтраційної станції централізованої заправної станції; – реконструкція перону для повітряних суден термінального комплексу «D», огорожі по периметру території аеропорту (із сигналізацією, системою відеоспостереження)
2	МА «Львів» імені Данила Галицького	– завершення реконструкції аеродрому, у тому числі встановлення систем охорони по периметру території аеропорту та проведення робіт з демонтажу примусово вилученого майна; – завершення будівництва нового аеровокзалу; – завершення реконструкції існуючого пасажирського терміналу та зовнішніх інженерних мереж у частині будівництва зовнішніх інженерних мереж
3	МА «Харків»	– реконструкція аеродрому і термінального комплексу
4	МА «Дніпропетровськ»	– проектування та будівництво
5	МА «Київ» (Жуляни)	– реконструкція перону та місць стоянки повітряних суден; – будівництво пожежного депо, ангарів для повітряних суден
6	МА «Запоріжжя»	– реконструкція аеродрому, приміщення для воєнізованої охорони аеропорту і складу паливно-мастильних матеріалів; – проектування та будівництво нового терміналу; – будівництво, реконструкція та модернізація об'єктів допоміжної наземної інфраструктури; – будівництво вантажного терміналу, огорожі по периметру території аеропорту з установленням технічних засобів спостереження; – капітальний ремонт злітно-посадкової смуги, снігоприбиральних машин; – придбання технологічних автомобілів
7	МА «Херсон»	– проектування та реконструкція злітно-посадкової смуги
8	МА «Кривий Ріг»	– проектування та реконструкція покриття злітно-посадкової смуги, руліжної доріжки та перону, покриття перону, будівлі аеровокзалу, огорожі, системи світлосигнального обладнання, радіотехнічних засобів навігації та посадки аеродромного комплексу; – реконструкція підсистеми світлосигнального обладнання аеродрому з установкою комплектів вогнів наближення першої категорії ІКАО з двох напрямків посадки; – ремонт штучного покриття аеродромного комплексу
9	МП «Одеса»	– проектування, реконструкція, будівництво аеродромного комплексу; – ремонт штучного покриття аеродромного комплексу
10	МП «Рівне»	– проектування та капітальний ремонт покриття руліжної доріжки, покриття перону, огорожі; – проектування та реконструкція системи світлосигнального обладнання, радіотехнічних засобів навігації та посадки аеродромного комплексу, обладнання
11	МА «Чернівці»	– реконструкція аеродромного комплексу
12	МА «Черкаси»	– проектування та реконструкція аеродромного комплексу; – капітальний ремонт покриття перону, покриття руліжної доріжки, штучного покриття аеродромного комплексу; – реконструкція периметрового огороження, каналізаційних мереж, світлосигнального обладнання, будівлі аеровокзалу та малих архітектурних форм з елементами благоустрою на приаеровокзальній території
13	Аеропорт «Полтава»	– проектування та реконструкція аеродромного комплексу, термінального комплексу; – реконструкція периметрової огорожі аеропорту згідно з вимогами авіаційної безпеки
14	МА «Тернопіль»	– проектування та реконструкція аеродромного комплексу; – будівництво термінального комплексу
15	МА «Вінниця»	– реконструкція аеродрому; – модернізація аеровокзалу та придбання нового обладнання
16	Аеропорт «Суми»	– проектування та реконструкція аеродрому; – реконструкція аеровокзального комплексу
17	Аеропорт в Закарпатському регіоні	– передпроектні роботи, проектування, оцінка впливу на довкілля, розроблення інвестиційного проекту та будівництво аеродрому; – проектування та будівництво термінального комплексу та інфраструктури
18	МА «Івано-Франківськ»	– проектування та реконструкція аеродрому і терміналу

Джерело: побудовано за даними [10]



Таблиця 3

**Обсяги та джерела фінансування Державної цільової програми  
розвитку аеропортів на період до 2023 року**

Джерела фінансування	Обсяг фінансування	У тому числі за роками							
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
млн грн									
1. Державні кошти	18365,8	719,8	743,7	871,0	1756,2	1173,3	3530,0	6308,8	4353,2
1.1. Бюджет	14463,7	719,8	493,7	299,0	598,2	386,0	2797,7	5906,2	4353,2
– державний	12394,5				200,0	100,0	2400,0	5565,2	4129,3
– місцевий	2069,2	17,4	44,6	310,6	535,6	467,0	514,2	46,4	133,4
1.2. Залучені кошти під державні гарантії	3902,1		250,0	572,0	1158,0	787,3	732,3	402,5	
2. Інші джерела	3159,3	719,8	493,7	299,0	398,2	286,0	397,7	341,0	223,9
– власні кошти підприємства	1536,6	438,2	322,5	240,2	290,6	244,2			0,9
– кошти інвестора	1622,7	281,6	171,2	58,8	107,6	41,8	397,7	341,0	223,0
Усього	21525,1	737,2	788,3	1181,7	2291,8	1640,2	4044,2	6355,2	4486,6
структура, %									
1. Державні кошти	85,32	97,64	94,34	73,71	76,63	71,53	87,28	99,27	97,03
1.1. Бюджет	67,19	97,64	62,63	25,31	26,10	23,53	69,18	92,94	97,03
– державний	57,58	0,00	0,00	0,00	8,73	6,10	59,34	87,57	92,04
– місцевий	9,61	2,36	5,66	26,29	23,37	28,47	12,72	0,73	2,97
1.2. Залучені кошти під державні гарантії	18,13	0,00	31,72	48,41	50,53	48,00	18,11	6,33	0,00
2. Інші джерела	14,68	97,64	62,63	25,31	17,37	17,43	9,83	5,37	4,99
– власні кошти підприємства	7,14	59,44	40,91	20,33	12,68	14,89	0,00	0,00	0,02
– кошти інвестора	7,54	38,20	21,71	4,98	4,70	2,55	9,83	5,37	4,97
Усього	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Джерело: побудовано за даними [10]

частина оборотних активів приходить на великі підприємства (50,65%), середні підприємства (45,12%); 3. Вартість власного капіталу аеропортів зросла у 1,64 разів, у т.ч. за малими підприємствами – у 5,74 разів, за мікропідприємствами – у 0,53 разів. Основна частина власного капіталу приходить у 2021 році на великі підприємства (67,95%), середні підприємства (29,37%). Динаміка власного капіталу описується лінійним трендом із множинним коефіцієнтом детермінації, що складає 0,86. Аеропорти України мають достатню стійкість, оскільки питома вага власного капіталу перевищує 50%. Брак власного оборотного капіталу спостерігався лише у 2019–2020 роках; 4. Фінансовий стан діяльності аеропортів протягом 2013–2021 років був достатньо міцним. Проте, попри закриті дані, у 2022–2023 роках слід очікувати його погіршення. У надзвичайних умовах воєнного стану діють адміністративні заборони на повітряне сполучення, тому окреслені вище закономірності не спрацьовують. Багато аеропортів зазнали втрат і пошкоджень через вороже вторгнення, військові дії та обстріли.

Вони не можуть здійснювати операційну діяльність і несуть збитки; 5. У Державну цільову програму розвитку аеропортів на період до 2023 року залучено 18 аеропортів, по кожному з них визначено об'єкти інвестицій. Очікувані результати виконання Програми поділяються на технічні (кількісні – збільшення пропускної спроможності аеропортів, та якісні – приведення їх експлуатаційного рівня у відповідність із міжнародними стандартами), економічні (зростання загального пасажиропотоку та вантажообігу, підвищення транзитного потенціалу МА «Бориспіль» і перетворення його в міжнародний транспортний хаб, активізація державно-приватного партнерства з інвестування та експлуатації аеропортів, розвиток регіональних аеропортів і зростання частки ринку авіаційних перевізників, працюючих за моделлю «лоу-кост»), соціальні (збереження існуючих та створення додаткових робочих місць у суб'єктів авіаційної інфраструктури у регіонах).

Метою подальшого дослідження є розробка пропозицій із лізингових механізмів здійснення інвестиційної діяльності.

**Список використаних джерел:**

1. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18.09.1991 № 1560-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text> (дата звернення: 13.07.2023).
2. Гаврилюк О.В. Інвестиційний імідж та інвестиційна привабливість України. *Фінанси України*. 2008. № 2. С. 69–81.
3. 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.
4. Ареф'єв С.О. Методологічні засади управління вартісною реструктуризацією аеропортів в умовах нестабільного економічного середовища. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2014. Вип. 39. С. 19–31.
5. Васильцова Т.О. Аеродром як один із містобудівних факторів формування соціально-економічного ядра населеного пункту. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*. 2010. Вип. 23. С. 200–205.
6. Вовк О.М., Беспам'ятних О.Є. Економічні фактори формування пропускної здатності аеропорту. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2013. Вип. 37. С. 30–34.
7. 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.
8. Кузнецова Т.В. Діагностика економічної стійкості міжнародного аеропорту України. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління*. 2013. Вип. 23-24. С. 242–252.
9. Пустовий С.О., Бутенко М.П., Іванов В.І., Косков Ю.М. Оцінювання техніко-економічної ефективності експлуатації засобів аеродромно-технічного обслуговування літальних апаратів при застосуванні експоненціальної моделі відмов. *Проблеми створення, випробування, застосування та експлуатації складних інформаційних систем*. 2016. Вип. 13. С. 111–125.
10. 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#n23> (дата звернення: 12.07.2023).

**References:**

1. The Verkhovna Rada of Ukraine (1991) On investment activity: Law of Ukraine from 18.09.1991 No. 1560-XII. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text> (accessed July 13, 2023).
2. Havryliuk O.V. (2008) Investytsiyni imidzh ta investytsiina pryvablyvist Ukrainy [Investment image and investment attractiveness of Ukraine]. *Finansy Ukrainy*, no. 2, pp. 69–81.
3. Kosova T.D., Arseniuk N.M., Bui P.S. (2022) Adaptivnyi finansovyi mekhanizm upravlinnia investytsiamy i kredytnym portfelem pidpriemstva [Adaptive financial mechanism for managing investments and the company's credit portfolio]. *Problemy systemnoho pidkhodu v ekonomitsi*, no. 2, pp. 103–108.
4. Arefiev S.O. (2014) Metodolohichni zasady upravlinnia vartisnoiu restrukturyzatsiieiu aeroportiv v umovakh nestabilnoho ekonomichnoho seredovysysha [Methodological principles of managing the cost restructuring of airports in the conditions of an unstable economic environment]. *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury*, vol. 39, pp. 19–31.
5. Vasytsova T.O. (2010) Aerodrom yak odyin iz mistobudivnykh faktoriv formuvannia sotsialno-ekonomichnoho yadra naselenoho punktu [The airport as one of the urban planning factors in the formation of the socio-economic core of the settlement]. *Suchasni problemy arkhitektury ta mistobuduvannia*, vol. 23, pp. 200–205.
6. Vovk O.M., Bepamiatnykh O.Ye. (2012) Ekonomichni faktory formuvannia propusknoi zdatnosti aeroportu [Economic factors of airport capacity formation]. *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury*, vol. 37, pp. 30–34.
7. Korzh M.V., Sydorenko K.V. (2015) Konkurentospromozhnist vyrobnychoi infrastruktury mizhnarodnykh aeroportiv yak chynnyk sotsialno-ekonomichnoho zrostantia v umovakh hlobalnoi konkurentsii [Competitiveness of production infrastructure of international airports as a factor of socio-economic growth in conditions of global competition]. *Aktualni problemy mizhnarodnykh vidnosyn*, vol. 124(1), pp. 122–133.
8. Kuznietsova T.V. Diahnostyka ekonomichnoi stiikosti mizhnarodnoho aeroportu Ukrainy [Diagnostics of the economic stability of the international airport of Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnologichnoho universytetu transportu. Ser.: Ekonomika i upravlinnia*, vol. 23-24, pp. 242–252.
9. Pustovyi S.O., Butenko M.P., Ivanov V.I., Koskov Yu.M. (2016) Otsiniuvannia tekhniko-ekonomichnoi efektyvnosti ekspluatatsii zasobiv aerodromno-tekhnichnoho obsluhovuvannia litalnykh aparativ pry zastosuvanni eksponentsialnoi modeli vidmov [Evaluation of the technical and economic efficiency of the operation of aircraft maintenance facilities using the exponential failure model]. *Problemy stvorennia, vyprovuvannia, zastosuvannia ta ekspluatatsii skladnykh informatsiinykh system*, vol. 13, pp. 111–125.
10. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2014) On the approval of the State target program for the development of airports for the period until 2023: Resolution from 24.02.2016 No. 126. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF#Text> (accessed July 12, 2023).