

можуть бути розроблені ефективні стратегії інвестування, а також прийняті управлінські рішення, спрямовані на підтримку стабільного економічного розвитку.

Таким чином, використання нейронних мереж для прогнозування руху фондового ринку не лише дозволяє отримувати прибуток на фінансових операціях, але й може мати значний соціальний ефект, сприяючи стабільному розвитку економіки та суспільства в цілому. Це підкреслює важливість подальших досліджень у цій області та розвиток нових методів та моделей для прогнозування розвитку соціально-економічних систем на основі інтелектуального аналізу даних.

Список використаних джерел

1. Сайт Державної служби статистики України. URL: ukrstat.gov.ua
2. Москаленко, В., Санталова, А., & Фонта, Н.. Дослідження нейронних мереж для прогнозування вартості акцій компаній у нестабільній економіці. *Вісник Національного технічного університету «ХПІ». Серія: Системний аналіз, управління та інформаційні технології*. 2023. № 2(8). С. 16–23. DOI: 10.20998/2079-0023.2022.02.03

Жаворонков В.,

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри бізнес-аналітики та цифрової економіки,
Національний авіаційний університет*

ІНВЕСТУВАННЯ ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ АВІАТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ: АНАЛІЗ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

В роботі досліджено особливості інвестування в транспортну галузь, визначено роль іноземного інвестування в розвиток авіатранспорту та економіку країни, проаналізовано фактори впливу на іноземні інвестиції, досліджено динаміку та ефективність іноземних інвестицій в авіатранспорт України, визначено основні напрямки відновлення та розвитку авіатранспорту.

Ключові слова: іноземне інвестування, авіатранспорт, авіаційна індустрія, інфраструктура, технологічний розвиток, правові рамки.

Повномасштабне вторгнення Росії в Україну викликало серйозний дефіцит ліквідності в авіаційній галузі і, як наслідок, виникає небезпека її фінансової життєздатності і загроза втрати мільйонів робочих місць, що залежать від галузі. Аналіз розвитку ситуації в Україні потребує визначенню можливих обсягів інвестицій від іноземних інвесторів і вплив їх на розвиток економіки країни.

Секція 2. Інструменти інтелектуального аналізу даних та прогнозування розвитку соціально-економічних систем

Проте ймовірність розвитку економіки визначити дуже важко, адже це залежить від закінчення військових дій на території України. Ряд іноземних експертів вважають, що авіаційне сполучення в Україні почнеться в кращому випадку не раніше 2030 року, а це означає, що прямого інвестування в об'єкти авіаційної інфраструктури у найближчі 5 років очікувати не доводиться.

Питання залучення іноземних інвестицій в авіаційний транспорт України та покращення інвестиційного клімату, всупереч складним умовам функціонування української економіки в умовах війни та після її закінчення, потребує подальших наукових досліджень. Необхідно виявити пріоритетні напрями та механізми ефективного управління інвестиційними потоками у авіатранспортній сфері. Це дозволить збільшити обсяг іноземних інвестицій у розвиток як у цілому транспортної галузі України, так й її авіаційної складової.

Виокремлюють низку факторів за рахунок яких визначається інвестиційна привабливість авіаційного транспорту:

- зростання попиту (авіаперевезення демонструють стійкі темпи зростання пасажиропотоку завдяки збільшенню доходів населення та глобалізації бізнесу);
- висока рентабельність галузі (авіакомпанії мають вищі показники рентабельності інвестицій порівняно з іншими галузями транспорту);
- технологічний розвиток (інновації роблять авіаперельоти більш доступними та прибутковими);
- сприятливе регулювання (лібералізація авіаринку, розвиток лоукост перевезень, приватизація аеропортів посилюють інвестиційну привабливість);
- державна підтримка галузі (податкові пільги на придбання літаків, палива, звільнення від мит і зборів).

До факторів, що впливають на іноземне інвестування в авіатранспорт можна віднести:

- макроекономічні фактори (економічне зростання, рівень інфляції, валютний режим, відсоткові ставки, податкова політика, торгова політика);
- мікроекономічні фактори (прибутковість авіакомпаній, вартість авіапалива, аеропортові збори, кваліфіковані кадри, рівень охоплення ринку);
- специфічні фактори (авіаційні правила, двосторонні угоди про повітряне сполучення, інфраструктура аеропортів, розмір і зростання ринку, конкуренція місцевого авіаційного ландшафту, наявність людських ресурсів, середовище оподаткування, політична та економічна стабільність, нормативна прозорість).

Аналіз динаміки іноземних інвестицій у авіатранспортну галузь України у 2010-2022 роках свідчить, що поживлення інвестиційної діяльності розпочалося лише у 2016 році з активізацією курсу України на європейську інтеграцію та поживлення економічних та соціальних зв'язків з Європою, та тривало до 2019 року, коли іноземні авіакомпанії відкривали рейси в Україну, адже збільшення попиту було викликано наданням Україні безвізового режиму. У 2020 році

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

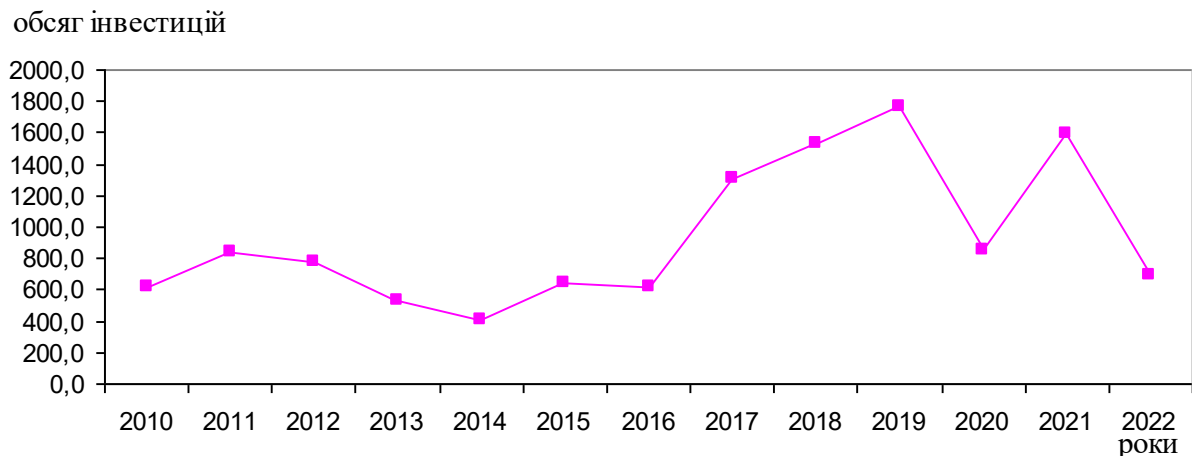


Рис.1. Прямі інвестиції в авіаційний транспорт України за 2010-2022 роки

Після завершення війни значні інвестиції у відновлення пошкодженої авіаційної галузі можна залучити через приватизацію або концесії, оскільки останнім часом концесійні угоди стають популярними в Східній Європі. Проте, залучення міжнародних інвестицій в авіаційний транспорт України та в економіку загалом може бути пов'язано з високими ризиками, оскільки геополітичні події в росії можуть значно вплинути на функціонування галузі, що має за основну мету забезпечення безпеки польотів. Крім того, важливо враховувати, що після війни можливе обмеження подорожей та торговельних відносин між Росією та Україною, що може суттєво вплинути на міжнародний потік товарів і людей.

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

Секція 2. Інструменти інтелектуального аналізу даних та прогнозування розвитку соціально-економічних систем

З метою розвитку авіаційного транспорту ще в листопаді 2021 року Україна прийняла «Державну цільову науково-технічну програму розвитку авіаційної промисловості до 2030 року», яка передбачає значні інвестиції. Програма розвитку фінансована за рахунок гранту ЄС, має за мету розробку стратегічних проектів у сфері транспорту. Інвестиції в реконструкцію регіональних аеропортів оцінюються від 361 до 500 мільйонів євро.

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

В лютому 2023 року була прийнята Рамкова угода з Європейським інвестиційним банком «Програма з відновлення України». Ця операція технічної допомоги фінансується Інвестиційною платформою Політика Сусідства ЄС (NIP), механізмом, спрямованим на мобілізацію додаткового фінансування для фінансування капіталомістких інфраструктурних проектів у країнах-партнерах ЄС, охоплених Європейською політикою сусідства (ENP) у таких секторах, як транспорт, енергетика, навколишнє середовище та соціальний розвиток. NIP є невід'ємною частиною Європейського фонду сталого розвитку (EFSD), який є першою опорою Плану зовнішніх інвестицій ЄС.

Список використаних джерел

1. Хмарська І. А., Кучерява К. Я., Клімова І. О. Особливості післявоєнного відновлення економіки України. *Економіка та суспільство*. 2022. № 42. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1621>
2. Zhavoronkova G., Zhavoronkov V., Panasiuk I. Problems of world and Ukraine international airports in pandemic condition. *TRANS & MOTAUTO WORD*. 2021. №4. P. 131-135.
3. Гук О. В., Мошонько Г. А., Шендерівська Л. П. Тенденції інвестування в Україні. *Економіка та суспільство*. 2021. № 29. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/577>