

5. ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ (ЗА ВИДАМИ)

DOI: <https://doi.org/10.32782/2523-4803/74-3-12>

УДК 330.1.629.7

Гаража О.П.

доктор економічних наук, доцент,
професор кафедри організації авіаційних перевезень,
Національний авіаційний університет

Шевчук Д.О.

доктор технічних наук,
старший науковий співробітник,
професор, завідувач кафедри організації авіаційних перевезень,
Національний авіаційний університет

Дроздович К.І.

здобувачка бакалаврського рівня,
Національний авіаційний університет

Harazha Olena, Shevchuk Dmytro, Drozdovich Kseniya

National Aviation University, Ukraine

ОСНОВНІ ЗАСОБИ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ: ВАРТІСТЬ ТА ІНВЕСТИЦІЇ

У статті обґрунтовано вартість та інвестиції у основні засоби авіаційної галузі як основний базис функціонування кожного окремого підприємства. Проаналізовано первісну та залишкову вартість основних засобів транспортного комплексу. Виявлено, що первісна вартість основних засобів в цілому за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» має тенденцію до незначного скорочення, аналогічна ситуація прослідковується на наземному і трубопровідному транспорті; негативна тенденція спостерігається на водному транспорті, де спостерігається максимальне скорочення; у той час як на авіаційному транспорті відбувається збільшення майже у два рази. З'ясовано, що залишкова вартість основних засобів у цілому за видом економічної діяльності зменшилась на незначну величину, найбільше зменшення відбулося на водному транспорті, а найбільшого зростання майже у два з половиною рази – на авіаційному транспорті. Показано, що на технічний стан авіаційної техніки впливають багато факторів, а постійні навантаження призводять до руйнування та відмовлення у роботі, тому за видом економічної діяльності спостерігається незадовільний стан основних засобів із великим ступенем зносу (майже половина). Доведено, що існує гостра проблема відновлення авіаційної техніки і оновлення інфраструктури з урахуванням новітніх технологій. Показано, що оновлення авіаційної техніки складається із закупівлі літаків, вертольотів та інших повітряних суден. Обґрунтовано, що форма власності авіаційного підприємства, оцінка інвестиційної привабливості, прогноз результатів виробничої діяльності підприємства та майбутніх прибутків на вкладений інвестиційний капітал, гарантування економічної безпеки та державна підтримка організації інвестиційного процесу впливає на приплив інвестицій. Виявлено, що Інвестиційна привабливість авіаційних підприємств авіаційної галузі України можлива за умов: 1. усунення низки важливих проблем щодо розвитку та функціонування авіаційної галузі через старіння техніки; 2. підвищення якості аеропортової інфраструктури, яка б відповідала міжнародним стандартам надання якості авіаційних послуг та гарантування безпеки польотів; 3. співпраці з міжнародними авіаційними організаціями, які розробляють стандарти та норми безпеки, ефективності та екологічності; 4. підвищення інвестиційної привабливості авіаційних підприємств на основі фінансової стійкості в контексті зростання прибутковості, рентабельності, майбутніх виплат інвестора.

Ключові слова: авіація, транспорт, економічна діяльність, основні засоби, інвестиції, знос.

Постановка проблеми. Ключовим елементом в сучасному економічному зростанні країни стає авіаційна галузь, що забезпечує нарощування економічних зв'язків та міжнародного співробітництва завдяки розширенню міжнародного сполучення. Динамічний розвиток світової авіації супроводжується ефективним управлінням основними засобами та інвестиційними ресурсами. Сталий розвиток авіаційної галузі країни та підвищення її конкурентоспроможності у світовому авіаційному середовищі можливий при усуненні перешкод, що сприяють оновленню її основних засобів та залученню інвестицій. Водночас, авіаційна галузь має великий прибутковий потенціал та високу дохідність, що надає підстави для ефективного функціонування не лише на європейському рівні, а й в глобальному масштабі. Відтак, стабільна і прибуткова діяльність авіаційних компаній є запорукою успішної роботи авіаційної галузі як складової частини національної економіки України. Застарілість основних фондів авіаційної галузі призводить до зменшення ефективності управління та функціонування багатьох підприємств та перешкоджає інтегруванню у світовий ринок авіаційних послуг. Очевидно, пошук джерел створення інвестиційних ресурсів зі сторони вітчизняних та іноземних інвесторів відіграє важливе значення в формуванні інвестиційних проектів, аналізі їх слабких та сильних сторін, привабливості й обґрунтуванні інвестиційних рішень для всіх учасників інвестиційного процесу на всіх рівнях територіально-галузевого розподілу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вартість основних засобів та ефективність залучення інвестицій у ресурсне забезпечення авіаційних підприємств для посилення конкурентних позицій на світовому ринку в умовах мінливості ринку, глобалізації авіаційних перевезень, жорсткої конкуренції, постійного зростання витрат на паливно-мастильні матеріали вивчали Т.І. Олешко, М.Р. Янківський [1]. Ефективну роботу повітряного транспорту як систему процесів виробництва, що передбачає наявність засобів виробництва, які включають засоби праці, предмети праці та працю людини, та виступають на підприємствах як виробничі фонди, основні й оборотні, і забезпечують можливість виконання пасажирських перевезень, тому вони належать до матеріальних ресурсів підприємств повітряного транспорту, які вивчала О.В. Марусич [2]. Водночас, інвестиційний процес та вплив на нього ринкових регуляторів, таких як: податковий – за рахунок зниження податків, надання податкових пільг, норм прискореної амортизації, здійснення її індексації; фінансово-кредитний – за рахунок зміни резервної норми, операцій на фондовому ринку, ставок банківських процентів; ціновий – за рахунок зниження вартості енергоносіїв і транспортних тарифів; митний – за рахунок зниження мита, досліджувала Т.О. Дяченко [3]. Функціональну структуру основних засобів, яку складають співвідношення різних груп основних засобів у загальній їх вартості, при чому чим більша питома вага активної частини основних засобів, тим

краща їх структура, а на авіаційних підприємствах основним елементом активної частини основних засобів є парк літальних апаратів, вивчали Г.М. Михайлов, К.В. Марінцева [4]. Поряд із цим проблема вартості основних засобів та залучення інвестицій у авіаційну галузь потребує поглибленого вивчення.

Формулювання цілей статті. Провести аналіз вартості основних засобів та інвестицій у авіаційну галузь.

Виклад основного матеріалу. Сучасні підприємства широко використовують основні засоби у своєму виробничому процесі, які ставлять на баланс підприємства. Проте з часом, у зв'язку із зносом та виходом з ладу їх списують або ліквідують і цей процес відображується у бухгалтерській звітності. Основні засоби – це матеріальні предмети, що використовують в процесі господарської чи виробничої діяльності, та які мають довготривалий період застосування. Відповідно до чинного законодавства і стандартів бухгалтерського обліку основні засоби підлягають амортизації та згодом списанню. Відтак, на баланс авіаційної компанії ставлять велике та коштовне майно, а основні кошти включають до складу капітальних інвестицій та вважають необоротними активами. До основних засобів відносять: будівлі та споруди; земельні ділянки; станки; обладнання; спецтехніка; транспорт; ручний інструмент; засоби для передачі інформації (комп'ютери, смартфони); офісна техніка (принтери, сканери); багаторічні рослини (якщо вони ростуть на земельних ділянках, які належать підприємству); ставки та озера; худоба, призначена для розведення [5].

Відповідно до нормативно-правових актів основні засоби підлягають класифікації, тобто групуванню активів за певною категорійною ознакою. Основними класифікаційними критеріями виступають: форма, сфера використання, статус, групи, оцінка та амортизація [5]. Амортизація передбачає перенесення вартості основного засобу на собівартість виготовленої продукції чи послуг [5]. В процесі амортизації відбувається поступовий розподіл вартості основного засобу на весь період його використання у виробничому процесі. Завдяки цій фінансовій операції відбувається одночасне врахування фізичного зносу коштів та витрат на втрати у виробничому процесі використання основних засобів. Відповідно до бухгалтерського обліку амортизаційним майном вважають основні засоби первинною вартістю понад 100 000 грн та терміном використання понад 1 рік. У бухгалтерському обліку авіаційного підприємства ціну, за яку було придбано об'єкт, називають балансовою вартістю, яку поділяють на два типи: первісну та залишкову. Відтак, первісна вартість відображує фактичну ціну на його придбання чи побудови до введення до експлуатації. Водночас, залишкова вартість складається із первісної вартості без суми амортизаційних нарахувань. Очевидно, що амортизація показує суму вартості, яку треба перенести на майбутню виготовлену продукцію. Тобто, прослідковується тенденція, що з часом відбувається зменшення залишкової вартості у зв'язку з нарахуванням амортизації [5].

Таким чином, залишкова вартість обумовлена строком корисного використання основних засобів, тобто це часовий проміжок, в межах якого вони залучені у процес діяльності авіаційного підприємства відповідно до бухгалтерських стандартів та вимог Податкового кодексу в залежності від типу, умов використання та якості виробничого об'єкта. Саме протягом цього періоду основний засіб має такі споживчі властивості, що забезпечують авіаційному підприємству вагому економічну вигоду. Відтак, коливання терміну корисного використання сягають від одного року – обчислювальна техніка, до ста п'ятдесяти років – будівлі та споруди [5] (табл. 1).

За період 2017–2021 рр. первісна вартість основних засобів за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» знизилась до 93,8 %, тобто 6,2 %. Водночас, первісна вартість основних засобів наземного транспорту знизилася на 6,5 %, а водного транспорту – на 73,7 %. Позитивна тенденція проглядається на авіаційному транспорті первісна вартість якого збільшилася майже у два рази або на 94,6 %, що свідчить про нарощування матеріально-технічної бази протягом досліджуваного періоду. Найменша залишкова вартість осно-

вних засобів спостерігається у водного транспорту, а найбільша – на повітряному транспорті

В процесі використання основних засобів відбувається поступова втрата їх корисних властивостей. Зниження техніко-економічних характеристик негативно впливають на показники продуктивності роботи, поряд з цим підвищуються експлуатаційні витрати. Якість основних засобів обумовлена низкою параметрів таких як технічна досконалість, специфіка технологічного процесу, режим експлуатації, графік проведення ремонтно-відновлювальних робіт, система збереження від руйнівного впливу зовнішніх та внутрішніх чинників. Виділяють фізичний та моральний знос. Водночас, фізичний знос поділяється на частковий, який можливо усунути, та повний, що неможливо усунути. В сучасних умовах швидкого розвитку технологій та науково-технічного прогресу виготовляються більш новітні продуктивніші і економічно вигідні технічні засоби та устаткування, тому втрата цінності існуючих основних засобів відбувається за рахунок зниження вартості їх відтворення, або як наслідок появи на ринку новітніх ефективних та енергозберігаючих засобів. Відтак, на технічний стан авіаційної техніки впливають багато факторів, що призводить до

Таблиця 1

Первісна та залишкова вартість основних засобів транспортного комплексу країни

№ п/п	Показник	Рік					
		2017	2018	2019	2020	2021	2021/2017,%
Первісна (переоцінена) вартість основних засобів, млн грн							
1	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	1280369	1729587	1187183	1159770	1200428	93,8
2	Наземний і трубопровідний транспорт	905053	1346340	929088	890673	846431	93,5
3	Водний транспорт	16326	16205	4036	4350	4292	26,3
4	Авіаційний транспорт	13578	18371	31221	27951	26424	194,6
Первісна (переоцінена) вартість основних засобів,%							
1	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	16,6	18	12,4	11	10,9	65,7
2	Наземний і трубопровідний транспорт	11,7	14	9,7	8,4	7,7	65,8
3	Водний транспорт	0,2	0,2	0,04	0,04	0,04	20
4	Авіаційний транспорт	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	100
Залишкова вартість основних засобів, млн грн							
1	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	671147	641924	544467	601893	621414	92,6
2	Наземний і трубопровідний транспорт	551856	499000	379379	437700	380252	68,9
3	Водний транспорт	10182	10793	2927	3186	2899	28,5
4	Авіаційний транспорт	5686	7291	20919	13398	14476	254,6
Залишкова вартість основних засобів,%							
1	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	19,3	17	13,2	13,7	13,3	68,9
2	Наземний і трубопровідний транспорт	15,9	13,2	9,2	10	8,1	50,9
3	Водний транспорт	0,3	0,3	0,1	0,1	0,1	33,3
4	Авіаційний транспорт	0,2	0,2	0,5	0,3	0,3	150

Джерело: розроблено авторами на основі [6]

відхилення від встановлених нормативів. Водночас, постійні навантаження на авіаційні основні засоби призводять до руйнування та зупинення роботи. Тому організація моніторингу за працездатністю авіаційної техніки заклало базис для управління технічним станом і системою ремонтно-технічного обслуговування. Відтак, в умовах виробництва через певний проміжок часу відбуваються профілактичні огляди, планові ремонтно-діагностичні заходи відповідно до стандартів з призначення, конструкції та експлуатації. Попереджувальні заходи щодо виникнення відхилень робочих параметрів авіаційної техніки від нормативних значень закладені у документації з управління технічним обслуговуванням. Пошуково-ліквідаційні заходи проводяться у разі поломки авіаційної техніки, яка не передбачена чинною документацією, та вимагають додаткових витрат. В основі проведення низки позапланових заходів покладена низка факторів (перенос або неякісне проведення планових робіт, неналежний догляд та експлуатація, ненадійність конструктивних елементів), які в сукупності призводять до відмови авіаційної техніки. У 2021 р. ступінь зносу основних засобів авіаційного транспорту становила 45,2 %, тоді як загалом за економічним видом діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» – 48,1 % (табл. 2).

Наразі існує гостра проблема відновлення авіаційної техніки і оновлення інфраструктури з урахуванням новітніх технологій. У галузі цивільної авіації наявність сучасної авіаційної техніки всебічно забезпечує безпеку польотів, якісне обслуговування пасажирів та вчасну доставку вантажів. Закупівля нового обладнання та літальних машин вимагає значних капітальних вкладень від держави, залучення коштів від приватних компаній, міжнародне фінансування та інші джерела. Відтак, оновлення авіаційної техніки складається із закупівлі літаків, вертольотів та інших повітряних суден. При купівлі повітряного судна авіакомпанія оцінює власні потреби, його технічні характеристики, ціновий діапазон та екологічні параметри. Купівля повітряного судна передбачає укладання договору купівлі-продажу і складається із: передпродажного приготування, підписання попереднього договору, розгляду проекту договору купівлі-продажу, акту прийому-передачі та реєстрації договору. На початковому етапі проводиться візуальний огляд літака, випро-

бувальний політ та документальне підтвердження, яке включає наявність правового титулу на повітряне судно обтяжень та обтяжень щодо його відчуження. При підписанні договору купівлі-продажу повітряного судна необхідно звернути увагу на інформацію про технічну інспекцію літака та її результати, які вносяться на основі підписаного акту технічного стану повітряного судна. Водночас, важливо модернізувати та ремонтувати існуючі літаки шляхом заміни застарілого обладнання, поліпшення безпеки та підвищення ефективності. Авіакомпаніям важливо співпрацювати з виробниками авіаційної техніки задля доступу до новітніх технологій, обміну досвідом та одержання всебічної підтримки від авіабудівників. Сучасний стан літального парку характеризується модернізацією за рахунок проведення ремонтних робіт, чим досягається продовження її працездатності. Проте, обмеженість запчастин та запасів агрегатів, застарілість технічних пристроїв заважають якісному ремонту, що спричиняє зменшення термінів експлуатації у порівнянні із заявленими. За період 2017–2021 рр. відбулося зменшення вартості нових основних засобів на 26 % за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність». Надходження нових засобів зменшилися на наземному і трубопровідному транспорті – на 47,9 %, на водному транспорті – 92,5 %, на авіаційному транспорті – 90,1 % (табл. 3).

Рівень залучення інвестиційних ресурсів характеризується ефективністю виробничої діяльності. Інвестиційна привабливість підприємств авіаційної галузі забезпечується сукупністю нормативно-правових, політико-управлінських, організаційних та соціально-економічних чинників. Аналіз форми власності авіаційного підприємства, оцінка інвестиційної привабливості, прогноз результатів виробничої діяльності підприємства та майбутніх прибутків на вкладений інвестиційний капітал, гарантування економічної безпеки та державна підтримка організації інвестиційного процесу. Для підприємств державної форми власності залучення інвестицій відбувається на конкурсній основі, але не виконується у повній мірі. Для приватних підприємств притаманна власна методика залучення інвестицій, яка ускладняється під дією зовнішніх та внутрішніх факторів середовища, які в умовах невизначеності економіки стають більш різноманітними, мін-

Таблиця 2

Ступінь зносу основних засобів транспортного комплексу країни, %

№ п/п	Показник	Рік					
		2017	2018	2019	2020	2021	2021/2017, %
1	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	47,6	62,9	54,1	48,1	48,2	101,3
2	Наземний і трубопровідний транспорт	39,0	62,9	59,2	50,9	55,1	141,3
3	Водний транспорт	37,6	33,4	27,5	26,8	32,5	86,4
4	Авіаційний транспорт	58,1	60,3	33,0	52,1	45,2	77,8

Джерело: розроблено авторами на основі [6]

Вартість нових основних засобів, що надійшли за рік до транспортного комплексу країни

№ п/п	Показник	Рік					
		2017	2018	2019	2020	2021	2021/ 2017,%
млн грн							
1	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	26149	32280	29423	24267	19347	74
2	Наземний і трубопровідний транспорт	12729	20320	14741	11374	6628	52,1
3	Водний транспорт	575	709	57	111	43	7,5
4	Авіаційний транспорт	1216	1426	1117	1727	120	9,9
%							
1	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	11,0	10,5	6,7	6,4	5,3	48,2
2	Наземний і трубопровідний транспорт	5,4	6,6	3,4	3,0	1,8	33,3
3	Водний транспорт	0,2	0,2	0,01	0,03	0,01	5
4	Авіаційний транспорт	0,5	0,5	0,3	0,5	0,03	6

Джерело: розроблено авторами на основі [6]

ливими та складними. Авіаційний ринок є відкритою системою елементів, яка поєднана складною структурою взаємозв'язків із зовнішнім середовищем, та включений до глобальної системи світового господарського комплексу. Відтак, авіалінії надають широкий спектр основних та супутніх послуг щодо здійснення повітряних перевезень пасажирів та вантажів. Для підвищення конкурентоспроможності авіалінії впроваджували нові послуги та тарифи, влаштовували акції по зниженню цін на перевезення, зменшували витрати та розвивали міжнародну співпрацю. Водночас, фізичний та моральний знос притаманний більшості об'єктів інфраструктури аеропортів перешкоджаючи використанню новітніх технологій міжнародного рівня стосовно якості надання послуг та безпеки польотів. Відтак, аеропорти регіонального рівня мають низький рівень доходів від основної діяльності, що є єдиним джерелом для їх сертифікації і розвитку інфраструктури, але якого вкрай не вистачає на утримання аеропортового обладнання, скороченого штату працівників, проведення ремонтних робіт. Очевидно, що значна частина аеропортів мають велику кількість ризиків, які відлякують потенційних інвесторів. Відтак, фінансовий стан авіаційних компаній має вирішальну роль при ухваленні інвестиційного рішення з позицій його фінансової стійкості, рентабельності, ефективності використання ресурсів. Тому, від чистого прибутку підприємства покриваються інвестиції та здійснюються виплати інвестору. Для запобігання інвестиційного поглинання авіакомпанії потрібно зробити її закритим підприємством, контрольним пакетом якого володіють зацікавлені у власному самостійному розвитку особи. Таким чином кожне авіаційне підприємство визначає власну економічну політику та стратегію розвитку з власною системою безпеки. За період 2017-2022 рр. капітальні інвестиції у вид економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» зросла на 30,5%, наземного та трубопровідного транспорту – на 11,2%. Водночас, інвестування

у об'єкти водного транспорту зменшилося на 66,7%, а авіаційного транспорту – на 47,4%. Аналіз даних показує, що за період 2017-2021 рр. приплив інвестицій знизився у пасажирський авіаційний транспорт на 34,2%, а у вантажний авіаційний транспорт та космічний транспорт зріс у 5,2 рази (табл. 4).

Інвестиційна привабливість авіапідприємств авіаційної галузі України можлива за умов:

1. Усунення низки важливих проблем щодо розвитку та функціонування авіаційної галузі в цілому, і її окремих підприємств зокрема, через старіння техніки, яка потребує заміни або модернізації, збільшення витрат на обслуговування, зниження безпеки польотів, відсутності системної безперервної державної підтримки у фінансово-правовому аспекті, нестабільності політико-правового середовища.

2. Підвищення якості аеропортової інфраструктури, яка б відповідала міжнародним стандартам надання якості авіаційних послуг та гарантування безпеки польотів, використання сучасного авіаційного обладнання (навігаційні системи, радіоблабнання, бортові комп'ютери, системи безпеки та комунікаційні засоби), державна підтримка авіаремонтних заводів та виробництва двигунів, що є ключовим елементом у виробництві та обслуговуванні літаків.

3. Співпраці з міжнародними авіаційними організаціями, які розробляють стандарти та норми безпеки, ефективності та екологічності; участі у спільних проєктах та програмах глобального рівня стосовно науково-технічного співробітництва у сфері наукових досліджень, технологічного обміну та інновацій, обміну досвідом та передовими практиками.

4. Підвищення інвестиційної привабливості авіаційних підприємств на основі фінансової стійкості в контексті зростання прибутковості, рентабельності, майбутніх виплат інвестора; прозорості нормативно-правового забезпечення інвестиційного процесу з гарантіями прав інвестора; формування реалістичних та якісних стратегічних планів стосовно

Капітальні інвестиції транспортного комплексу країни

№ п/п	Показник	Рік						
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022/ 2017,%
млн грн								
1	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	37943,5	50078,3	43792,8	34884,6	43944,6	49532,9	130,5
2	Наземний і трубопровідний транспорт	22245,7	31005,7	24569,7	20208,3	27941,6	24726,2	111,2
3	Водний транспорт	253,7	198,2	252,4	325,6	232,1	84,6	33,3
4	Авіаційний транспорт	1302,5	1527,7	1767,9	856,2	1598	685,6	52,6
4.1	пасажирський авіаційний транспорт	1138,4	1286,5	1324,7	504,4	749,5	н/д	65,8
4.2	вантажний авіаційний транспорт та космічний транспорт	164,1	241,2	443,2	351,8	848,5	н/д	517,1
%								
1	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	8,5	8,7	7	6,9	6,5	12,1	142,4
2	Наземний і трубопровідний транспорт	5	5,4	3,9	4	4,1	6	120
3	Водний транспорт	0,06	0,03	0,04	0,06	0,03	0,02	33,3
4	Авіаційний транспорт	0,2	0,3	0,3	0,3	0,1	0,2	100
4.1	пасажирський авіаційний транспорт	0,1	0,3	0,2	0,2	0,1	н/д	100
4.2	вантажний авіаційний транспорт та космічний транспорт	0,04	0,04	0,1	0,1	0,1	н/д	250

Джерело: розроблено авторами на основі [6]

подальшого розвитку авіапідприємства та його інноваційної діяльності.

Висновки. Основні засоби авіаційних підприємств націлені на забезпечення ефективного виробничого процесу протягом довгого періоду. Ефективне управління основними засобами передбачає оптимізацію їх використання та відтворення. Головними стадіями стратегічного управління передбачено: виявлення стану основних засобів (визначення вартості, технічних характеристик, продуктивності); виділення основних цілей використання (підвищення продуктивності, зменшення експлуатаційних витрат, оснащення енергозберігаючими технологіями, модернізація та ремонт); планування виконання намічених робіт із заміни, ремонту, модернізації існуючих або придбання чи будівництва нових об'єктів; реалізація конкретних заходів з раціонального планування та контролю за використанням основних засобів; спостереження та коригування використання основних засобів. Від-

так, авіакомпанії мають планувати власні інвестиції у основні засоби, виходячи із нагальних потреб сьогодення та майбутніх періодів. Результати вартісної оцінки основних засобів авіаційних підприємств підтверджуються позитивною динамікою їх відтворення та використання. Проте, існуючі зовнішні та внутрішні чинники в економічному середовищі та суспільстві негативно впливають на сталість їх функціонування, що в свою чергу, стає перешкодою для створення інвестиційної привабливості галузі в цілому. Успішна інвестиційна політика підприємства позитивно впливає на зменшення експлуатаційних витрат, відтворення основних засобів, покращення якості послуг та підвищення безпеки польотів. Перспективними напрямками дослідження мають стати стратегічні напрями відновлення функціонування авіаційних підприємств, формування протипоглиальної політики авіаційних компаній з економічною безпекою на основі визначення прав потенційних інвесторів.

Список літератури:

1. Олешко Т.І., Янківський М.Р. Стан розвитку пасажирських авіаційних перевезень в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. Вип. 19. Ч. 3 С. 154–157.
2. Марусич О.В. Аналіз ресурсного забезпечення авіаційного транспортного комплексу. *Науковий вісник Інституту міжнародних відносин НАУ*. С. 19–26. URL: <https://jrn1.nau.edu.ua/index.php/IMV/user/setLocale/ru>

3. Дяченко Т.О. Особливості залучення інвестицій у авіаційну галузь України. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2011. Вип. 29. С. 1–6. URL: <https://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/241>
4. Михайлов Г.М., Марінцева К.В. Економічна сутність виробничих фондів авіапідприємств, що надають послуги з авіахімробіт. *Problems of a systemic approach to the economy enterprises*. 2009. Vol. 1. № 9. URL: <https://jrn1.nau.edu.ua/index.php/EPSE/article/view/4359/4491>
5. Класифікація груп основних засобів та інших необоротних активів. Роз'яснення Міндоходів України від 06.03.2014. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0004810-14>
6. Транспорт України 2022. *Державна Служба статистики України*. 2023. 98 с. URL: <https://ukrstat.gov.ua/>

References:

1. Oleshko T. I., Yankiv's'kyu M. R. (2018) Stan rozvytku pasazhyr's'kykh aviatsiynykh perevezen' v Ukrayini. [State of development of passenger air transport in Ukraine]. *Naukovyy visnyk Uzhhorods'koho natsional'noho universytetu*, is. 19, part 3, pp. 154–157. (in Ukrainian)
2. Marusych O. V. Analiz resursnoho zabezpechennya aviatsiynoho transportnoho kompleksu. [Analysis of resource support of the aviation transport complex.]. *Naukovyy visnyk Instytutu mizhnarodnykh vidnosyn NAU*, pp. 19–26. Available at: <https://jrn1.nau.edu.ua/index.php/IMV/user/setLocale/ru> (accessed February 3, 2024).
3. Dyachenko T. O. (2011) Osoblyvosti zaluchennya investytsiy u aviatsiynu haluz' Ukrayiny.. [Peculiarities of investment attraction in the aviation industry of Ukraine.]. *Problemy pidvyshchennya efektyvnosti infrastruktury*, is. 29, pp. 1–6. Available at: <https://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/241> (accessed February 3, 2024).
4. Mykhaylov H. M., Marintseva K. V. (2009) Ekonomichna sutnist' vyrobnychykh fondiv aviapidpryyemstv, shcho nadayut' posluhy z aviakhimrobit. [The economic essence of the production assets of aviation enterprises that provide services in aviation chemical works]. *Problems of a systemic approach to the economy enterprises*, vol. 1, no. 9. (in Ukrainian).
5. Klyasyfikatsiya hrup osnovnykh zasobiv ta inshykh neoborotnykh aktyviv. [Classification of groups of fixed assets and other non-current assets]. Roz'yasnennya Mindokhodiv Ukrayiny vid 06.03.2014. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0004810-14>. (accessed February 3, 2024).
6. Transport Ukrayiny 2022. [Transport of Ukraine 2022]. Derzhavna Sluzhba statystyky Ukrayiny. (2023). 98 p. Available at: <https://ukrstat.gov.ua/> (accessed February 3, 2024).

FIXED ASSETS OF THE AVIATION INDUSTRY OF UKRAINE: VALUE AND INVESTMENT

The article substantiates the cost and investment in the fixed assets of the aviation industry as the main basis for the functioning of each individual enterprise. The original and residual value of the fixed assets of the transport complex have been analyzed. It was found that the initial cost of fixed assets as a whole by the type of economic activity "Transport, warehousing, postal and courier activities" has a tendency to a slight decrease, a similar situation is observed in land and pipeline transport; a negative trend is observed in water transport, where the maximum reduction is observed; while in air transport there is an increase of almost two times. It was found that the residual value of fixed assets as a whole by type of economic activity decreased by an insignificant amount, the largest decrease occurred in water transport, and the largest increase in almost two and a half times – in air transport. It is shown that the technical condition of aviation equipment is affected by many factors, and constant loads lead to destruction and failure of work, therefore, by type of economic activity, an unsatisfactory condition of fixed assets with a high degree of wear and tear (almost half) is observed. It has been proven that there is an acute problem of restoring aviation equipment and updating the infrastructure taking into account the latest technologies. It is shown that the renewal of aviation equipment consists of the purchase of airplanes, helicopters and other aircraft. It is substantiated that the form of ownership of the aviation enterprise, the assessment of investment attractiveness, the forecast of the results of the enterprise's production activity and future profits on the invested investment capital, the guarantee of economic security and the state support of the organization of the investment process affect the inflow of investments. It was found that the investment attractiveness of aviation enterprises of the aviation industry of Ukraine is possible under the following conditions: 1. elimination of a number of important problems regarding the development and functioning of the aviation industry due to the aging of equipment; 2. improving the quality of the airport infrastructure, which would meet international standards for providing quality aviation services and guaranteeing flight safety; 3. cooperation with international aviation organizations that develop standards and norms of safety, efficiency and environmental friendliness; 4. increasing the investment attractiveness of aviation enterprises on the basis of financial stability in the context of increasing profitability, profitability, and future payments to the investor.

Keywords: aviation, transport, economic activity, fixed assets, investments, depreciation.