АНАЛІЗ ДЖЕРЕЛ ТА НАПРЯМІВ ФІНАНСУВАННЯ МОДЕРНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

V. Tovmasyan,

PhD in Economics, Doctoral candidate, European University, Ukraine

ANALYSIS OF SOURCES AND AREAS OF FINANCING THE UKRAINIAN AVIATION INDUSTRY
MODERNIZATION

У статті досліджено та визначено сучасний стан вітчизняної авіаційної інфраструктури та її глобальну конкурентоспроможність. Проаналізовано ключові інвестиційні проекти авіаційної галузі відповідно до встановлених черг пріоритетності та визначено загальний обсяг потреби у фінансуванні на модернізацію авіаційної інфраструктури. Досліджено напрями та обсяги фінансування проектів авіаційної галузі Європейським Союзом. За результатами аналізу запропоновано відповідні джерела та способи фінансування зазначених інвестиційних проектів. Досліджено рухомий склад авіаційної галузі та авіапарк вітчизняних авіакомпаній. Виявлено істотне скорочення кількості літаків та вертольотів за останні 18 років, а також встановлено що переважна більшість авіакомпаній використовує літаки, середній вік яких перевищує 20 років. Запропоновано форми та джерела фінансування оновлення авіапарку вітчизняними авіакомпаніями.

The article investigates and defines the current state of domestic aviation infrastructure and its global competitiveness. The strengthening of globalization processes in the world economy and the deepening of internationalization lead to an increase in the role of transport in the development of the world economy, and in particular the Ukrainian one. Over the last year, Ukraine has significantly improved its rating in terms of infrastructure development, including aviation. The beginning of the transformation processes was facilitated, among other things, by the clear setting of priorities for the development of the transport industry, which was approved in the National Transport Strategy of Ukraine until 2030. The key investment projects of the aviation industry by priority order are analyzed and the total amount of financing needs for the modernization of aviation infrastructure is determined. Thus, key investment projects are the development and modernization of domestic airports. Some projects are already underway, and the prospects for others have not yet been determined. Directions and volumes of financing of projects of the aviation industry by the European Union are investigated. It is established that such financing covers no more than 5% of the total need. According to the results of the analysis, appropriate sources and ways of financing of the mentioned investment projects are proposed. Capital investments of transport enterprises, including aviation, have increased significantly over the last 8 years. However, most of the funding is directed to the development of land transport, including airport connections. The aviation industry's rolling stock and domestic airlines' fleet were investigated. A significant reduction in the number of planes and helicopters has been identified over the past 18 years, and it has been established that the vast majority of airlines use planes with an average age exceeding 20 years. Forms and sources of financing of the fleet renewal by domestic airlines are proposed, including the introduction of preferential loan programs for the purchase of aircraft, as well as the use of leasing.

Ключові слова: авіаційна галузь, модернізація, фінансування, інвестиційні проекти, розвиток інфраструктури, оновлення рухомого складу.

Key words: aviation industry, modernization, financing, investment projects, infrastructure development, rolling stock update.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ

Посилення глобалізаційних процесів у світовій економіці та поглиблення інтернаціоналізації зумовлюють зростання ролі транспортування в розвитку світової

економіки. Авіаційний транспорт має свої переваги, у порівнянні з іншими видами транспорту, ключовою серед яких є швидкість. Враховуючи те, що авіаційна галузь безпосередньо пов'язана з розвитком НТП та високих технологій, її розвиток для будь-якої країни су-

Таблиця 1. Рейтинг України за субіндексом "Інфраструктура" серед 141 країни

Рік	Уся інфраструктура		Авіаційна інфраструктура	
	Рейтинг	Динаміка показника	Рейтинг	Динаміка показника
2014-2015	68		99	
2015-2016	69	-1	97	+2
2016-2017	75	-6	103	-6
2017-2018	78	-3	92	+11
2019	57	+21	101*	-
			53**	

Примітки: * ефективність авіатранспортних послуг;

** сполучення з аеропортами.

Джерело: сформовано автором за [2]

проводжується значними витратами ресурсів. В Україні за останні декілька років почали відбуватись істотні зрушення в напрямі розвитку та модернізації галузі, проте брак фінансування, політична нестабільність та наявність військового конфлікту на території країни істотно ускладнюють трансформаційні процеси. Тому пошук найбільш відповідних форм залучення фінансування в авіаційну галузь стає важливим етапом на шляху забезпечення її розвитку.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженням питань залучення фінансування в розвиток авіаційної галузі присвятили свої праці такі науковці: Д.С. Бондаренко, Т.О. Дяченко, І.О. Хоменко, І.В. Садчикова, І.О. Середюк та інші. Незважаючи на наявні ґрунтовні напрацювання стосовно фінансування та особливостей залучення інвестицій в авіаційну галузь, зазначені питання не втрачають актуальності, особливо в умовах швидкої зміни та істотного впливу зовнішнього середовища.

МЕТА СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Метою статті є дослідження ключових джерел та напрямів фінансування авіаційної галузі. Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі завдання: проаналізувати сучасний стан авіаційної галузі України, визначити напрями, що потребують першочергової модернізації та розвитку, дослідити наявні інвестиційні проекти та визначити загальну потребу у їх фінансуванні, здійснити рекомендації щодо напрямів та джерел фінансування авіаційної галузі відповідно до результатів проведеного аналізу.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Розвиток транспортної галузі має істотний вплив на підвищення рівня економічної та ділової активності в країні. Україна, маючи надзвичайно вигідне географічне розташування, володіє високим транспортним потенціалом, проте нерозвинена транспортна інфраструктура, застарілий транспортний парк та практично відсутні інноваційні технології та рішення в галузі істотно стримують її розвиток.

За даними Міністерства інфраструктури, транспортна інфраструктура України у 2017 році перебувала у жахливому стані [1]:

- 95% шляхів — розбиті, 90% доріг не ремонтувались протягом 30 років;
- смертність на дорогах — найвища у Європі;
- середній вік локомотивів — понад 40 років;
- рівень зношеності вантажних і пасажирських вагонів — понад 85%;
- лише 3—4% населення України користується авіаційним транспортом;
- використовується 3% потенціалу річок;

— логістична вартість транспортування товарів на 40% вища, ніж у країнах ЄС;

— середній вік автобусів малого класу (маршрутки) 8—10 років, великогабаритних автобусів — 15—18 років і більше.

— 20 аеропортів України мають невизначені перспективи функціонування;

— частка річкового транспорту у транспортній системі менше 0,9% через обміління річок і критично застарілу інфраструктуру країни.

Обмеженість можливостей у населення країни користуватись перевагами авіаційного транспорту, як найбільш швидкого та зручного, особливо під час поїздок за кордон, застарілий парк повітряних суден та нерозвиненість авіатранспортної інфраструктури істотно ускладнювали процес формування інвестиційної привабливості транспортної галузі України. Проте за останні 2 роки у галузі почали відбуватись істотні трансформації у бік покращення.

Так, за результатами рейтингу Глобальної конкурентоспроможності країн, Україна за субіндексом "Інфраструктура" у 2019 році посіла 57 місце серед 141 країни, істотно покращивши свій показник у порівнянні із 78 місцем у період 2017—2018 рр. (табл.1) [2].

Аналіз даних таблиці 1 наочно відображає істотне покращення інфраструктури України у 2019 році. Початку трансформаційних процесів сприяло, в тому числі, й чітке встановлення пріоритетів розвитку транспортної галузі, які було затверджено у "Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року". Вона, зокрема, "визначає основні напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище, реагує на необхідність поліпшення системи управління, проведення адміністративної реформи та децентралізації повноважень центральних органів виконавчої влади, запровадження антикорупційної політики, корпоративного управління у державному секторі економіки" [3].

У структурі транспорту України авіаційний не є найбільш популярним видом транспорту, проте його роль швидко зростає, особливо що стосується пасажирських перевезень. Враховуючи важливість розвитку авіаційної галузі, Кабінетом Міністрів України було схвалено проект "Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року", в рамках якої має бути вирішені завдання за такими напрямками [4]:

1. Вдосконалення нормативно-правового та державного регулювання у сфері авіаційного транспорту.
2. Підвищення рівня безпеки авіаційного транспорту.
3. Розвиток авіаційних перевезень та підвищення рівня їх доступності для населення.
4. Розвиток та модернізація аеропортів, лібералізація доступу на ринок авіаційних послуг.
5. Розвиток мультимодальних перевезень, забезпечення швидкісного наземного транспортного сполучення між аеропортами та населеними пунктами, створення логістичних центрів та спрощення формальностей.
6. Розвиток аеронавігаційної системи.
7. Розвиток авіації загального призначення та безпілотних літальних систем.
8. Професійна підготовка кадрів, науково-дослідна робота.

Зазначені напрями охоплюють майже усі елементи авіаційної галузі України, проте особлива увага зосереджується на розвитку та модернізації інфраструктури авіаційної галузі.

Ключовими елементами авіаційної інфраструктури є аеропорти та аеродроми, а також шляхи сполучення з ними. На сьогодні спостерігається позитивна динаміка щодо розвитку саме цих елементів авіаційної інфра-

Таблиця 2. Ключові інвестиційні проекти авіаційної галузі

№	Проект	Ключові характеристики	Поточний статус
I ЧЕРГА ПРІОРИТЕТНОСТІ			
1	Створення Міжнародного аеропорту «Біла Церква» з мультимодальною інфраструктурою для вантажних та пасажирських авіаперевезень, а також розбудова сучасного центру технічного обслуговування і ремонту повітряних суден Київська область	Орієнтовна вартість проекту – 52 млн євро. Орієнтовний термін реалізації – 2018–2020 роки. Можливі джерела фінансування – з міського, обласного, державного бюджетів, приватні інвестори, пільгове кредитування та/або гранти від міжнародних фінансових організацій	Триває
2	Реконструкція аеродрому КП «Аеропорт Вінниця» Вінницька область	Розрахункова вартість робіт складає 400,0 млн грн. Результати проекту: Термін окупності проекту – 16 років. Орієнтовна вартість проекту – 13 млн євро. Орієнтовний термін реалізації – 6 місяців	Триває (завершено тендер на I чергу реконструкції)
3	Розвиток та налагодження роботи комунального Підприємства «Аеропорт Черкаси Черкаської обласної ради»	Орієнтовна вартість проекту – 15 млн євро. Орієнтовний термін реалізації – 2018–2020 роки. Можливі джерела фінансування – місцевий бюджет 25%, інші джерела фінансування 75%	Триває
4	Будівництво пасажирського терміналу та обслуговуючих споруд КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» Запорізької міської ради»	Орієнтовна вартість проекту – 23 млн євро. Орієнтовний термін реалізації – 24 місяці. Можливі джерела фінансування – потреба в інвестиційних коштах, державні кошти	Триває (завершено тендер)
5	Реконструкція аеродрому та будівництво пасажирського терміналу Міжнародного аеропорту «Суми»	Орієнтовна вартість проекту – 25,0 млн євро. Орієнтовний термін реалізації – 2018–2020 роки. Можливі джерела фінансування – з обласного, міського (в разі згоди) та державного бюджетів, приватні інвестори, пільгове кредитування та/або гранти від міжнародних фінансових організацій	Триває
6	Реконструкція злітно-посадкової смуги в аеропорту «Херсон»	Орієнтовна вартість проекту – 26 млн євро. Орієнтовний термін реалізації – 2018–2020. Можливі джерела фінансування – державний бюджет – 90%, обласний – 10%	Завершено
7	Міжнародний аеропорт «Одеса»: Будівництво нової злітно-посадкової смуги та пасажирського термінального комплексу	Орієнтовна вартість проекту – 54,46 млн євро. Орієнтовний термін реалізації – 3 роки за наявності фінансування. Можливі джерела фінансування кошти інвесторів, державний бюджет	Триває (завершено тендер на реконструкції, будівництво аеродромного комплексу)
8	Розвиток та підтримка ПОКП «Аеропорт-Полтава»	Орієнтовна вартість проекту – 11,21 млн євро. Орієнтовний термін реалізації – 2018–2020. Можливі джерела фінансування – Державний бюджет, місцевий бюджет, інші джерела	Триває (аеропорт отримав статус міжнародного)
II ЧЕРГА ПРІОРИТЕТНОСТІ			
1	Розвиток ОКП «Міжнародний аеропорт Рівне»	Орієнтовна вартість – 16,7 млн євро. Орієнтовний термін реалізації – 2018–2020 роки. Можливі джерела фінансування – державний бюджет, місцевий бюджет, інші джерела фінансування	Триває (планується передача аеропорту у концесію)
2	Розвиток та підтримка філії «Міжнародний аеропорт Івано-Франківськ» ТзОВ «Скорзонера»	Орієнтовна вартість – 66,18 млн євро. Орієнтовний термін реалізації – 2018–2020 роки. Можливі джерела фінансування – державний бюджет, місцевий бюджет, інші джерела фінансування	Не визначено (з 2010 року в концесії ТзОВ «Скорзонера»)
4	Розвиток та підтримка ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород»	Орієнтовна вартість – 10 млн євро. Орієнтовний термін реалізації – 2018–2020 роки. Можливі джерела фінансування – державний бюджет, місцевий бюджет, інші джерела фінансування	Триває
5	Завершення реконструкції аеропорту «Харків», передбаченою програмою підготовки до Євро-2012 та подальша реконструкція для забезпечення обслуговування 3,4 млн пасажирів на рік та прийняття ПС категорії 4Е до 2030 року	Орієнтовна вартість – 27,4 млн євро. Орієнтовний термін реалізації – 2018–2024 роки. Можливі джерела фінансування – з державного бюджету, приватні інвестори або гранти від міжнародних фінансових організацій	Триває

Джерело: сформовано та доповнено автором на основі [5].

структури (табл. 1). Проте переважна більшість вітчизняних аеропортів потребує модернізації та реконструкції. Міністерством інфраструктури було визначено ключові проекти авіаційної галузі, що потребують залучення інвестицій (табл. 2).

Відповідно до визначених Міністерством інфраструктури ключових інвестиційних проектів авіаційної галузі (табл. 1), загальна потреба в інвестиційних ресурсах для їх складає — 219, 67 млн євро (I черга пріоритетності) та 120, 28 млн євро (II черга пріоритетності), що разом становить 339, 95 млн євро. Ключовими джерелами фінансування для більшості проектів було ви-

значено державний бюджет, місцевий бюджет. Для деяких проектів розглядається можливість залучення міжнародних фінансових організацій. Проте в сучасних умовах складно точно сказати, чи будуть такі проекти інвестиційно привабливими для зарубіжних інвесторів, адже зовнішні фактори (політична та економічна нестабільність, наявність військових дій на території країни) продовжують чинити негативний вплив на всі сфери господарської діяльності в країні. Хоча позитивним є постійне поглиблення євроінтеграційних процесів в Україні та приведення у відповідність з європейськими стандартами усіх регламентів, операцій та процесів авіа-

Таблиця 3. Чинні фінансовані Євросоюзом проекти в авіаційній галузі

№	Назва	Бюджет, млн євро	Період	Статус
1	Проект Twinning «Наближення законодавства України в сфері сертифікації аеродромів/аеропортів та льотної придатності з відповідними нормами та стандартами ЄС»	1,6	07/2016–06/2018	Завершено
2	Цільовий грант із Європейською агенцією з авіаційної безпеки для підтримки впровадження Зближення систем сертифікації	1,0	02/2017–02/2020	Триває
3	Регіональний проект, грант Європейської агенції з авіаційної безпеки	5,0	12/2015–01/2020	Триває
4	Підтримка Державної авіаційної служби України у посиленні спроможностей у сфері управління повітряними операціями та ліцензування льотного екіпажу	2,5	3 роки	Триває
ВСЬОГО		10,1		

Джерело: складено автором за [6].

Таблиця 4. Капітальні інвестиції підприємств транспорту за 2010–2018 року, у фактичних цінах, млн грн

	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Транспорт, всього	7566,1	5274,5	4531,2	9070,4	16781,1	23801,9	32731,6
Наземний та трубопровідний транспорт	6770,7	4601,4	3916,2	8120,1	15931,1	22245,7	31005,7
Водний транспорт	178,5	132,6	204,8	302,5	233,9	253,7	198,2
Авіаційний транспорт	616,9	540,5	410,2	647,8	616,1	1302,5	1527,7

Джерело: [8].

аційної галузі. Європейський Союз, підтримуючи такі прагнення, фінансує деякі проекти, але обсяг такого фінансування є незначним, у порівнянні із загальною потребою.

Загальний обсяг фінансування Євросоюзом проектів у транспортному секторі складає 38,12 млн євро, з яких на фінансування проектів авіаційної галузі передбачено 26,5 % або 10,1 млн євро (табл. 3) [6].

Порівнюючи необхідні обсяги інвестицій на реалізацію інфраструктурних проектів авіаційної галузі (339,95 млн євро) та фактично надане фінансування від ЄС (10,1 млн євро), можна зробити висновок, що ключовими інвесторами таких проектів повинні бути держава, органи місцевої влади та приватні інвестори на взаємовигідних умовах державно-приватного партнерства, адже фінансування від ЄС передбачається на рівні не більше 5% від загальної потреби в інвестиційних ресурсів.

Варто уточнити, що майже всі активи авіаційної галузі перебувають у державній власності, а тому потребують державного, або місцевого фінансування. За такого порядку дій державі необхідна допомога приватного сектору. У проекті розвитку до 2020 року було визначено, що фінансування здійснюватиметься на змішаній основі із залученням власних коштів транспортних підприємств; бюджетних коштів у межах лімітів державних капіталовкладень; коштів місцевих бюджетів на цілі, пов'язані з транспортним обслуговуванням населення регіону, підприємств і організацій; прямих інвестицій внутрішніх і зовнішніх стратегічних інвесторів; інвестицій на засадах концесій; інших джерел, не заборонених законодавством [7].

У таблиці 4 представлено обсяги капітальних інвестицій підприємств авіаційного транспорту у порівнянні з іншими підприємствами транспорту.

Відповідно до даних таблиці 4 можна сказати, що капітальні інвестиції підприємств авіаційного транспор-

ту становлять у період 2010–2014 рр. не більше 10% від загального обсягу капітальних інвестицій транспортної галузі. А Починаючи з 2015 року, частка капітальних інвестицій підприємств авіаційного транспорту в загальному обсязі скоротилась з 7% у 2015 році до 4,6 % у 2018 році. Така ситуація пояснюється істотним зростанням капітальних інвестицій в наземний та трубопровідний транспорт, особливо в будівництво доріг, про незадовільний стан яких також вже зазначалося (зростання обсягів капітальних інвестицій у 2018 році у 3,6 разів у порівнянні із 2015 роком). Проте розвиток наземного транспорту позитивно впливає і на авіаційну інфраструктуру, адже наземне сполучення аеропортів є окремим важливим елементом розвитку інфраструктури галузі. Зокрема, наприкінці 2018 року було запущено залізничний експрес з Центрального залізничного вокзалу Києва до міжнародного аеропорту "Бориспіль", що істотно прискорило та спростило процес пересадки з одного виду транспорту на інший.

Аналізуючи напрями модернізації галузі, неможливо не згадати про наявність та технічний стан авіаційних транспортних засобів. Рухомий склад авіаційної галузі починаючи з 2000 року скоротився майже у 5 разів у 2018 році (табл. 5).

Вітчизняні авіакомпанії, переважно, мають застарілий авіапарк, що істотно впливає на якість надання послуг. Адже більшість затримок рейсів відбувається внаслідок технічних несправностей літаків та їх неготовності виконувати рейс. У табл. 6 представлено кількість повітряних суден та їх середній вік для кожної авіакомпанії.

Аналіз даних таблиці 6 надає можливість зробити висновок, що більшість авіакомпаній використовує літаки віком більше 20 років, а основна частина авіапарку компанії Мотор Січ була виготовлена ще у 70-х роках ХХ ст. З міркувань безпеки для пасажирів та екіпажу, а також безперебійності роботи, нагальним стає питання оновлення вітчизняного авіапарку. Це зумовлює не-

Таблиця 5. Рухомий склад авіаційної галузі

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Літаки і вертольоти, од	954	659	395	269	222	196	208	200	205

Джерело: [8].

обхідність у залученні кредитних коштів та інвестицій вітчизняними авіакомпаніями у придбання нових сучасних повітряних суден, розроблення державних програм щодо спрощення процедури такого інвестування та пільгового кредитування авіакомпаній для оновлення їх авіапарків. Також одним з ефективних варіантів оновлення літаків є використання лізингу. Що стосується розвитку власного літакобудування, то на тепер воно більше спрямоване на розвиток державної авіації, а для цивільної авіації вітчизняні літаки використовуються переважно для перевезень вантажів.

ВИСНОВКИ З ПРОВЕДЕНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ЦЬОМУ НАПРЯМІ

Прискорення темпів НТП та розвиток світової економіки активізують питання щодо прискорення швидкості та підвищення якості сполучення між суб'єктами господарювання в усьому світі. Тому розвиток транспортної інфраструктури є важливою складовою формування глобальної конкурентоспроможності країни. Ключовою перевагою авіаційного транспорту у порівнянні з іншими видами є його швидкість. Проте потенціал авіаційної галузі України поки що використовується не в повному обсязі внаслідок недостатньої розвиненості авіаційної інфраструктури, застарілого авіатранспортного парку тощо. Отже, авіаційна галузь, як і інші елементи транспортної інфраструктури України, потребує модернізації та істотного оновлення. Джерелами фінансування такої модернізації можуть бути: кошти державного та місцевих бюджетів, спеціалізовані фонди, кошти міжнародних кредитно-фінансових установ та організацій, кошти авіакомпаній та приватних інвесторів. Подальші напрями дослідження можуть стосуватись особливостей фінансування тих напрямів модернізації авіаційної галузі, які не були раніше розглянуті, зокрема залучення фінансування у виробництво повітряних суден вітчизняними підприємствами самостійно або у партнерстві з зарубіжними компаніями та дослідження найбільш ефективних форм такого партнерства.

Література:

1. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/files/projects/str.html>
2. Schwab K. (2019). The Global Competitiveness Report. World Economic Forum. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р.
4. Проект "Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року". URL: <https://mtu.gov.ua/projects/166/>
5. Інфраструктурні проекти в авіаційній галузі. URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/Infrastrukturni-proekti.html>
6. Andreeva T. Співпраця між ЄС та Україною у транспортному секторі, Миколаїв/Ужгород/Київ 1-2.10.2018. URL: http://www.mk.gov.ua/store/files/announce_1538749476.pdf
7. Хоменко І.О., Садчикова І.В., Середюк І.О. Детермінанти фінансування авіаційної галузі в умовах трансформаційних змін. Фінансові дослідження. 2017. № 2 (3). URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/find_2017_2_13
8. Транспорт і зв'язок України 2018. Статистичний збірник. За ред. І. Петренко. Державна служба статистики України. Київ, 2019. 154 с.

Таблиця 6. Авіапарк вітчизняних авіакомпаній

№	Назва авіакомпанії	Кількість літаків, шт.	Середній вік літаків, років
1	Міжнародні авіалінії України	46	13
2	Скайап	8	11
3	Роза вітрів	16	17
4	Атласджет Україна	2	18,5
5	Браво	4	28
6	АзурЕйр	6	21
7	Мотор Січ	11	41
8	ЯнЕйр	6	28
9	Буковина	2	29,5
10	Урга	12	32
11	Джоніка	3	23
12	Дрім Вінд	2	28,5
13	Скайавіатранс	2	19

Джерело: складено автором на основі [9].

9. Прокопишина О. (2019). Якими літаками українські авіакомпанії перевозять пасажирів. Бізнес Цензор. 31.07.19. URL: https://biz.censor.net.ua/resonance/3139167/yakimi_ltakami_ukransk_avakompan_perevozyat_pasajirv

References:

1. Official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine (2019), available at: <https://mtu.gov.ua/files/projects/str.html> (Accessed 01 Dec 2019).
2. Schwab, K. (2019), "The Global Competitiveness Report", World Economic Forum, available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf/ (Accessed 01 Dec 2019).
3. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), "National Transport Strategy of Ukraine until 2030", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (Accessed 01 Dec 2019).
4. Cabinet of Ministers of Ukraine (2019), Project "Ukraine's Aviation Transport Strategy for the Period up to 2030", available at: <https://mtu.gov.ua/projects/166/> (Accessed 01 Dec 2019).
5. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2019), "Aviation infrastructure projects", available at: <https://mtu.gov.ua/timeline/Infrastrukturni-proekti.html> (Accessed 01 Dec 2019).
6. Andreeva, T. (2018). "EU-Ukraine cooperation in the transport sector", available at: http://www.mk.gov.ua/store/files/announce_1538749476.pdf/ (Accessed 01 Dec 2019).
7. Khomenko, I. Sadchikova, I. and Seredyuk I. (2017), "Determinants of Aviation Industry Financing in Transformational Change", Finansovi doslidzhennia, vol. 2 (3), available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/find_2017_2_13 (Accessed 01 Dec 2019).
8. State Statistics Service of Ukraine (2019), Transport i zviazok Ukrainy 2018. Statystychnyy zbirnyk [Transport and Communications of Ukraine 2018. Statistical Collection], State Statistics Service of Ukraine, Kyiv, Ukraine.
9. Prokopyshyna, O. (2019), "What kind of planes Ukrainian airlines carry passengers", Biznes Tsenzor, available at: https://biz.censor.net.ua/resonance/3139167/yakimi_ltakami_ukransk_avakompan_perevozyat_pasajirv/ (Accessed 01 Dec 2019).

Стаття надійшла до редакції 09.01.2020 р.