

Стратегування фінансового забезпечення реконструктивного відновлення авіаційного транспорту України

Предметом дослідження є стратегування фінансового забезпечення реконструктивного відновлення авіаційного транспорту України.

Метою статті є визначення джерел та інструментів стратегування фінансового забезпечення реконструктивного відновлення авіаційного транспорту України під час війни та у повоєнний період.

Актуальність теми дослідження. Сучасний етап підтримки української авіаційної інфраструктури характеризується поєднанням високої потреби в її відновленні у наслідок масштабних руйнувань під час війни та обмеженості фінансових ресурсів. Актуальність дослідження пов'язана з необхідністю відновлення авіаційного транспорту та інтеграцією України до спільного авіаційного простору.

Постановка проблеми. Обсяг фінансування, необхідний для реконструкції інфраструктури авіаційного транспорту України, безумовно, виходить за межі бюджетних можливостей центральних та місцевих органів влади. Важливу роль у цьому аспекті відіграє допомога міжнародних і регіональних фінансових організацій. Пошук джерел та ефективних інструментів фінансування авіаційного транспорту під час війни та у повоєнний період є важливою проблемою відновлення даного сектора транспорту України.

Методологія проведення роботи – у дослідженні використано системний підхід, методи аналізу та синтезу.

Результати роботи. Автором наведені чинники необхідності розробки основних засад стратегування фінансового забезпечення реконструктивного відновлення авіаційного транспорту; запропонована характеристика переваг, ризиків та обмежень бюджетних, позабюджетних та власних джерел фінансування. Сформульовані основні напрями участі міжнародних і регіональних фінансових організацій у реконструктивному відновленні авіаційного транспорту, визначений перелік основних інструментів фінансування даного сектора транспорту.

Висновки. У результаті дослідження автором визначено, що застосування низки інструментів практики міжнародних фінансових організацій, а саме: кредитів, грантів, гарантій, змішаного фінансування, інвестицій в акціонерний капітал, податкових пільг, дозволить забезпечити реалізацію проєктів відновлення та модернізації авіаційного транспорту України під час війни та у повоєнний період.

У статті наголошується, що незважаючи на те, що інвестиції в авіаційну галузь мають високий рівень ризику, проте авіакомпанії демонстрували доходність на рівні 15–30%, аеропорти вважаються активами з помірною ризиковістю та стабільними потоками доходів (10–18%).

Ключові слова: стратегування, фінансове забезпечення, джерела, інструменти відновлення, авіаційний транспорт.

JEL Codes G 23, L93

NATALIA KUDRYTSKA

Strategizing financial support for the reconstructive recovery of air transport in Ukraine

The subject of the study is the strategizing of financial support for the reconstructive restoration of Ukraine's air transport.

The purpose of the article is to determine the sources and instruments of strategizing financial support for the reconstructive restoration of Ukraine's air transport during the war and in the post-war period.

Relevance of the research topic. The current stage of supporting the Ukrainian aviation infrastructure is characterized by a combination of a high need for its restoration as a result of large-

scale destruction during the war and limited financial resources. The relevance of the study is associated with the need to restore air transport and Ukraine's integration into the common aviation space.

Problem statement. *The amount of funding required for the reconstruction of Ukraine's air transport infrastructure certainly exceeds the budgetary capabilities of central and local authorities. Assistance from international and regional financial organizations plays an important role in this aspect. Finding sources and effective instruments for financing air transport during the war and in the post-war period is an important problem for the restoration of this transport sector in Ukraine.*

Methodology of the work – *the study used a systematic approach, methods of analysis and synthesis.*

Results of the work. *The author presents the factors of the need to develop the main principles of strategizing financial support for the reconstructive restoration of air transport; proposes a characteristic of the advantages, risks and limitations of budgetary, extra-budgetary and own sources of financing. The main directions of participation of international and regional financial organizations in the reconstructive restoration of air transport are formulated, a list of the main instruments of financing this transport sector is determined.*

Conclusions. *As a result of the study, the author determined that the use of a number of instruments of practice of international financial organizations, namely: loans, grants, guarantees, mixed financing, investments in equity capital, tax benefits, will ensure the implementation of projects for the restoration and modernization of air transport in Ukraine during the war and in the post-war period.*

The article emphasizes that despite the fact that investments in the aviation industry have a high level of risk, but airlines have demonstrated profitability at the level of 15–30%, airports are considered assets with moderate risk and stable income streams (10–18%).

Keywords: *strategy, financial security, sources, recovery tools, air transport*

Постановка проблеми. Сучасний етап підтримки та розвитку української транспортної інфраструктури характеризується поєднанням високої потреби в її відновленні та обмеженості фінансових ресурсів. Авіаційний транспорт — критично важлива ланка національної логістики, безпеки та економічного зростання; його руйнування або функціональне погіршення значно послаблює доступність ринку, експорту та імпорту послуг, мобільність населення та оперативність реагування на надзвичайні ситуації.

Необхідність розробки засад стратегування фінансового забезпечення реконструктивного відновлення авіаційного транспорту України пов'язана з наступними чинниками:

Висока суспільно-економічна значущість авіації. Авіаперевезення забезпечують зв'язок між регіонами, сприяють відновленню бізнес-активності, стимулюють інвестиції та туризм. Відновлення аеропортів і повітряних ліній прямо впливає на макроекономічні показники регіонів і країни в цілому.

Великі обсяги інвестицій і складність фінансового планування. Проекти реконструкції аеропортів, злітно-посадкових смуг, систем навігації та сервісної інфраструктури потребують значних капіталовкладень, довгострокових кредитів, дер-

жавних субсидій і приватних інвестицій. Необхідні механізми фінансування, які враховують ризики, строки окупності та бюджетні обмеження.

Ризиковість і невизначеність середовища. Післявоєнний період (нестабільність безпекового середовища, інфляційні та макроекономічні ризики) підвищує невизначеність для інвесторів та ускладнює оцінку економічної ефективності проєктів. Потрібні адаптивні фінансові інструменти та механізми страхування ризиків.

Недостатність нормативно-інституційних рішень. Існуючі фінансові й регуляторні механізми можуть виявитися неадекватними масштабам та специфіці реконструкції авіаційного транспорту. Тому необхідно сформулювати рекомендації щодо законодавчих змін, публічно-приватного партнерства, державно-адміністративних процедур.

Необхідність міжнародної допомоги та координації фінансування. Відновлення авіаційного транспорту України передбачає залучення донорів, кредиторів та міжнародних інституцій, що передбачає доцільність розробки підходів до координації грантів, позик, технічної допомоги та контролю витрат.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми фінансування реконструктивного відновлення

авіаційного транспорту України є предметом постійного дослідження українських науковців [1–5]. Натомість, для визначення стратегічних пріоритетів фінансового забезпечення авіаційного транспорту особливого значення набуває пошук додаткових джерел та використання спектру фінансових інструментів, оцінки рівня ризикованості інвестицій в об'єкти авіаційної інфраструктури.

Метою статті є визначення джерел та інструментів стратегування фінансового забезпечення реконструктивного відновлення авіаційного транспорту України під час війни та у повоєнний період.

Виклад основного матеріалу. В умовах війни в Україні національна політика підтримки української авіації має вплив на розвиток авіації та її фінансову стабільність, а також можливість відновлення та реновації в майбутньому. Це продемонструє, яке місце займе українська авіація на світовому ринку транспортних послуг після війни.

Реконструктивне відновлення авіаційного транспорту України потребує комплексного поєднання бюджетних, позабюджетних, власних джерел фінансування. Бюджетні кошти виконують системоутворюючу функцію, позабюджетні – забезпечують масштабність і прискорення відновлення, а власні ресурси підприємств – підтримують фінансову стійкість та оперативність реалізації проектів.

У таблиці 1 наведена характеристика бюджетних, позабюджетних та власних джерел фінансування реконструктивного відновлення авіаційного транспорту України.

Обсяг фінансування, необхідний для відновлення авіаційного транспорту України, безумовно, виходить за межі бюджетних можливостей центральних та місцевих органів влади. Участь міжнародних і регіональних фінансових організацій у реконструктивному відновленні авіаційного транспорту має комплексний характер і охоплює фінансові, інституційні, технологічні та регуляторні напрями, а саме:

1. Фінансування відновлення авіаційної інфраструктури:

- надання кредитів, грантів, гарантій;
- фінансування реконструкції аеропортів, злітно-посадкових смуг, терміналів, аеронавігаційної інфраструктури;
- підтримка критичної інфраструктури.

2. Інституційне та нормативно-правове забезпечення:

- розробка міжнародних стандартів безпеки, регулярності та ефективності роботи цивільної авіації (Standards and Recommended Practice – SARPs);
- гармонізація регуляторної бази відповідно вимог ЄС;

- аудит безпеки польотів.

3. Технічна допомога та трансфер знань:

- підготовка техніко-економічних обґрунтувань (feasibility studies) проектів відновлення;
- консалтинг щодо модернізації аеропортів;
- навчання персоналу та інституційна спроможність.

4. Мобілізація приватних інвестицій:

- державно-приватне партнерство (ДПП);
- гарантії інвестиційних ризиків;
- співфінансування проектів, blended finance¹.

5. Координація міжнародної допомоги та донорських програм:

- формування спільних фінансових платформ (наприклад, Ukraine Investment Framework);
- узгодження пріоритетів відновлення;
- уникнення дублювання фінансування.

6. Фінансування інновацій та сталого розвитку авіації:

- «зелена» модернізація аеропортів;
- цифровізація організації повітряного руху (Air Traffic Management), єдиний цифровий простір авіаційних даних;
- розвиток та впровадження стійкого авіаційного палива (sustainable aviation fuel – SAF)

7. Страхування та управління ризиками:

- страхування військових і політичних ризиків;
- гарантії для інвесторів і кредиторів.

Перелік основних інструментів фінансування та напрямів підтримки і відновлення авіаційного транспорту України за допомогою міжнародних та регіональних фінансових організацій наведений у табл.2.

Значні обсяги фінансової підтримки України міжнародними організаціями та окремими державами потребують фахового аналізу інструментів фінансування, єдиного підходу до залучення такої підтримки та спрямування ресурсів на програми відновлення та реконструкції держави [6].

Потрібно зауважити, що українська авіаційна галузь потребує відновлення податкових пільг,

¹ Змішане фінансування (blended finance) – це стратегічний підхід до інвестування, який поєднує капітал з різних джерел, зазвичай державні або благодійні (донорські) кошти з приватними інвестиціями для фінансування проектів, що мають високий соціальний або екологічний вплив, але занадто ризиковані для приватного сектора самостійно.

Таблиця 1. Характеристика джерел фінансування реконструктивного відновлення авіаційного транспорту України

Види джерел фінансування	Складові	Переваги	Ризики та обмеження
1	2	3	4
Бюджетні	<ul style="list-style-type: none"> • видатки державного бюджету (цільові програми відновлення транспорту, безпеки та інфраструктури); • субвенції та дотації місцевим бюджетам; • капітальні трансферти державним підприємствам (аеропорти, підприємства аеронавігаційного обслуговування); • фінансування через державні цільові фонди 	<ul style="list-style-type: none"> • стабільність та передбачуваність фінансування; • можливість концентрації значних ресурсів; • контроль з боку держави за цільовим використанням коштів; • забезпечення відновлення об'єктів загальнонаціонального значення. 	<ul style="list-style-type: none"> • дефіцит бюджетних ресурсів у післявоєнний період; • висока конкуренція між галузями за бюджетне фінансування; • складні та тривалі бюджетні процедури.
Позабджетні	<ul style="list-style-type: none"> • міжнародна фінансова допомога (гранти, пільгові кредити міжнародних фінансових організацій); • кошти донорських програм і фондів відновлення; • приватні інвестиції (у тому числі в рамках державно-приватного партнерства); • банківські кредити та інші позикові ресурси; • страхові виплати та компенсації за зруйноване майно. 	<ul style="list-style-type: none"> • можливість залучення значних фінансових ресурсів; • доступ до сучасних технологій і управлінських практик; • зменшення навантаження на державний бюджет; • гнучкість фінансових інструментів. 	<ul style="list-style-type: none"> • залежність від зовнішніх донорів та інвесторів; • зростання боргового навантаження; • вимоги щодо реформ, прозорості та ефективності використання коштів; • валютні ризики.
Власні	<ul style="list-style-type: none"> • амортизаційні відрахування; • нерозподілений прибуток; • доходи від операційної діяльності (аеропортові збори, обслуговування пасажирів і вантажів); • доходи від неавіаційної діяльності, зокрема: оренда комерційних площ; торгівля та громадське харчування; паркінги; реклама; логістичні та складські послуги; • внутрішні інвестиційні фонди підприємств (інвестиційні фонди розвитку; фонди модернізації інфраструктури; резервні фонди); • реінвестування доходів державних авіаційних підприємств; • реалізація надлишкового або непрофільного майна 	<ul style="list-style-type: none"> • автономність у прийнятті управлінських рішень; • висока оперативність використання коштів; • зменшення залежності від зовнішніх джерел. 	<ul style="list-style-type: none"> • недостатні обсяги власних ресурсів, особливо після тривалого простою авіаційної галузі; • низька прибутковість у короткостроковій перспективі; • неможливість фінансування капітальних проектів виключно за рахунок власних коштів.

Джерело: побудовано автором

які діяли з 2017 по 2024 рр., оскільки без них країна може втратити стратегічно важливу сферу. За прогнозами, повернення пільг принесе державі 55 млрд грн податкових надходжень за 2025–2035 рр., що втричі перевищить обсяг наданих преференцій.

Податкові пільги, які діяли протягом 7 років принесли результат не тільки у вигляді розвитку стратегічної галузі, а й у грошовому вираженні. За цей період підприємства літакобудування сплатили до державного бюджету 22,91 млрд грн податків, при тому що отримали преференцій на загальну суму 9,33 млрд грн. Тобто, кожні

вкладені в авіаційну галузь 10 грн. повернулись до бюджету у вигляді 25 грн. Такий коефіцієнт бюджетної ефективності робить підтримку авіаційної галузі не витратами, а прибутковою інвестицією з прогнозованою високою віддачею [7].

Міністерство розвитку громад та територій України залучає міжнародних експертів для оцінки збитків воєнного вторгнення росії в Україну. З метою стратегічного планування відновлення транспортної інфраструктури Світовий банк, ЄС та ООН готують оцінки потреб у відновленні (останній – RDNA4) [8], які визначають пріоритети проектів та прогнозують необхідні фінансові ресурси

Таблиця 2. Перелік основних інструментів фінансування та напрямів підтримки і відновлення авіаційного транспорту України за допомогою міжнародних та регіональних фінансових організацій

Організація	Основні інструменти фінансування	Напрями підтримки авіації	Роль у відновленні України
European Bank for Reconstruction and Development	Кредити, акціонерний капітал, гарантії, змішане фінансування	Реконструкція аеропортів, модернізація інфраструктури, ДПП	Ключовий інвестор відновлення транспортної інфраструктури, підтримки реформ
European Investment Bank	Довгострокові кредити, гранти, гарантії	Транспортні коридори, аеропорти, цифровізація авіації	Фінансування великих інфраструктурних проєктів, інтеграція до TEN-T
European Commission	Гранти, інвестиційні платформи (UIF ²), гарантії	Координація інвестицій, стратегічне планування	Формує фінансову архітектуру відновлення, координація донорів
International Civil Aviation Organization	Технічна допомога, інвестиційні платформи (FINVEST) ³	Стандартизація, сталий розвиток, SAF	Інституційна підтримка, сприяння залученню інвестицій
African Development Bank	Пільгові кредити, гранти	Інфраструктура аеропортів, регіональні перевезення	Модель для аналогічних механізмів фінансування
Asian Development Bank	Кредити, технічна допомога, гарантії	Аеропорти, логістика, цифрова авіація	Приклад масштабних інфраструктурних програм
Inter-American Development Bank	Кредити, гранти, ДПП	Модернізація авіаційної інфраструктури	Приклад залучення приватного капіталу
Ukraine Investment Framework (UIF)	Гранти, гарантії, змішане фінансування	Відновлення інфраструктури, в тому числі авіації	Координація міжнародного фінансування для України
European Business Aviation Association	Аналітика, advocacy (захист інтересів)	Бізнес-авіація, інвестиційний клімат	Формування ринку та взаємодії з інвесторами

Джерело: побудовано автором

² Ukraine Investment Framework (UIF) – інвестиційний інструмент ЄС, що є ключовим компонентом програми Ukraine Facility, створений для відбудови, модернізації та підтримки економіки України в умовах війни.

³ FINVEST (Financial Investment Platforms) – цифрові або інституційні платформи, які: агрегують інвестиційні проєкти, забезпечують доступ до джерел фінансування, здійснюють оцінку ризиків і структуризацію угод, координують взаємодію між державою, інвесторами та операторами

для відновлення постраждалих секторів економіки України, зокрема авіаційного транспорту.

Міжнародні фінансові інституції, а саме: Світовий банк, Європейський банк розвитку та реконструкції (ЄБРР), Європейський інвестиційний банк (ЕІВ), Міжнародна фінансова корпорація (ІФК) надають гранти і довгострокові кредити для проєктів відновлення та модернізації інфраструктури. Частина цих коштів може бути спрямована на авіаційні проєкти через загальні програми відбудови. Європейські механізми відновлення (EU Recovery Mechanisms) в Україні – це комплексна фінансова, технічна та інституційна допомога від ЄС, спрямована на відбудову інфраструктури, підтримку економіки та впровадження реформ євроінтеграції у 2024–2027 рр.

Суттєву допомогу у контексті позабюджетних джерел фінансування можуть надати цільові фонди та ініціативи: наприклад Цільовий фонд підтримки, відновлення, відбудови та реформування України (Ukraine Relief, Recovery, Reconstruction

and Reform Trust Fund – URTF), який є ключовим елементом платформи співпраці Групи Світового банку в Україні. Він охоплює ініціативи Світового банку, Міжнародної фінансової корпорації ІФК та Багатостороннього агентства з інвестиційних гарантій MIGA, що фінансуються донорами, і є спільним форумом Групи для координації пріоритетів та зусиль зі збору коштів [9].

Також важливим джерелом позабюджетного фінансування відновлення авіаційного транспорту є Європейський флагманський фонд для відбудови України (European Flagship Fund for the Reconstruction of Ukraine). Це ініціатива ЄС, оголошена влітку 2025 р. для фінансування відновлення, спрямована на мобілізацію приватного капіталу. Європейський флагманський фонд підтримує інвестиції в енергетику, інфраструктуру, критичну сировину та модернізацію промисловості.

Завдяки початковому капіталу в розмірі €220 млн Європейський флагманський фонд має на меті мобілізувати €500 млн до 2026 р., здійснюю-

Таблиця 3. Співвідношення «ризик–дохідність» в авіаційній галузі

Сегмент авіаційної галузі	Рівень ризику	Очікувана дохідність, %
Аеропорти (інфраструктура)	середній	8–12
Аеропорти (концесії, ДПП)	середній/високий	10–18
Авіакомпанії	високий	15–30 (волатильно)
Лізингові фонди	середній	7–12
Облігації аеропортів	низький/середній	6–10
Облігації авіакомпаній	високий	10–18
MRO ⁴ , авіаційні технології	високий	20–40

Джерело: Ярошевська О.В., Чобітько В.І. Пріоритети інвестування авіаційної галузі на фінансовому ринку в системі його інституціоналізації. URL: <http://ppeu.stu.cn.ua/article/view/350267/337428>.

⁴ MRO (Maintenance, Repair, and Overhaul) в авіації – це комплекс заходів з технічного обслуговування, поточного та капітального ремонту повітряних суден.

чи стратегічні інвестиції переважно в акціонерний капітал. Головними інвесторами фонду на початковому етапі стануть його ініціатори: Європейська комісія (через Ukraine Investment Framework); провідні банки розвитку: Європейський інвестиційний банк (ЕІБ), Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), Cassa Depositi e Prestiti (CDP), Proparco & Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK) [10].

Необхідно відмітити, що інвестиції в авіаційну галузь є ризикованими, але і в той же час дохідними. У статті [2] авторами наведено співвідношення «ризик–дохідність» в авіаційній галузі (табл.3). Показано, що інвестиції у розвиток авіакомпаній характеризуються високим рівнем ризику та річним зростанням капіталізації 15–30%. Аеропорти вважаються активами з помірною ризиковістю та стабільними потоками доходів (10–18%) завдяки аеронавігаційним і аеропортним зборам, високій частці неавіаційних доходів (торгівля, паркінги, оренда), можливості отримувати доходи від хабових моделей.

Висновки

Стратегування реконструктивного відновлення авіаційного транспорту України потребує значних обсягів інвестицій, характеризується складністю фінансового планування, високим рівнем ризиків, що вимагає пошуку адаптивних фінансових інструментів та механізмів страхування ризиків. В умовах бюджетних обмежень воєнного часу відновлення авіаційного транспорту України передбачає залучення донорів, кредиторів та міжнародних інституцій.

У результаті дослідження визначено, що застосування низки інструментів практики міжнародних фінансових організацій, а саме: кредитів, грантів, гарантій, змішаного фінансування, ін-

вестицій в акціонерний капітал, податкових пільг дозволить забезпечити реалізацію проектів відновлення та модернізації авіаційного транспорту України під час війни та у повоєнний період.

Список використаних джерел:

1. Євтушенко М.В., Здорикова К.О., Іванова К.О. Фінансово-інвестиційні механізми функціонування підприємства та шляхи їх удосконалення. URL: http://www.psae-jrnl.nau.in.ua/journal/3_92_2023_ukr/15.pdf.

2. Ярошевська О.В., Чобітько В.І. Пріоритети інвестування авіаційної галузі на фінансовому ринку в системі його інституціоналізації. URL: <http://ppeu.stu.cn.ua/article/view/350267/337428>.

3. Гаража О.П., Шевчук Д.О., Гаврилюк С.О. Економічна діяльність авіаційної галузі України: аналіз та виклики. URL: https://www.tech.vernadskyjournals.in.ua/journals/2024/1_2024/part_2/28.pdf

4. Сидоренко К.В., Терентьева В.Ю. Розвиток світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності. URL: <https://economic-prostir.com.ua/wp-content/uploads/2024/08/192-12-21-sydorenko.pdf>.

5. Кудрицька Н.В. Проблеми інвестиційного забезпечення повоєнного відновлення авіаційного транспорту України // Міжнародні фінансові аспекти відновлення економіки України: збірник наукових праць міжнародної науково-практичної конференції (6 червня 2024 р., м. Київ) С.175–177. URL: <https://drive.google.com/file/d/1O98m2qmCm-R8JI2p6BUJxircYUWAII8X/view>.

6. Колосова В. Важливість та перспективи допомоги міжнародних фінансових інституцій у відновленні країни. URL: https://iepjournal.com/journals/41/2024_41_9_Kolosova.pdf.

7. Авіація на межі: без податкових пільг Україна ризикує втратити стратегічну галузь URL: <https://unn>.

ua/news/aviatsiia-na-mezhi-bez-podatkovykh-pilh-ukraina-ryzkyuie-vtratyty-stratehichnu-haluz.

8. Ukraine Fourth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA4) February 2022 –December 2024. URL: <https://ukraine.un.org/sites/default/files/2025-02/P1801741ca39ecOd81b5371ff73a675a0a8.pdf>.

9. ICC Ukraine. Джерела фінансування відбудови. URL: https://iccua.org/dzherela-finansuvannya-vidbudovy/?utm_source=chatgpt.com.

10. Як працюватиме новий європейський фламський фонд для відбудови України. URL: <https://recovery.win/news/yak-praczuivatyme-novyj-yevropejskyj-fond-dlya-vidbudovy-ukrayiny>.

References:

1. Yevtushenko M.V., Zdorykova K.O., Ivanova K.O. Finansovo-investytsiini mekhanizmy funktsionuvannia pidpriemstva ta shliakhy yikh udoskonalennia. URL: http://www.psae-jrnل.nau.in.ua/journal/3_92_2023_ukr/15.pdf.

2. Yaroshevska O.V., Chobitko V.I. Prioritytety investuvannia aviatsiinoi haluzi na finansovomu rynku v systemi yoho instytutsionalizatsii URL: <http://ppeu.stu.cn.ua/article/view/350267/337428>.

3. Harazha O.P., Shevchuk D.O., Havryliuk S.O. Ekonomichna diialnist aviatsiinoi haluzi Ukrainy: analiz ta vyklyky. URL: https://www.tech.vernadskyjournals.in.ua/journals/2024/1_2024/part_2/28.pdf.

4. Sydorenko K.V., Terentieva V.Iu. Rozvytok svitovoho rynku aviatsiinykh perevezhen v umovakh turbulentsnosti URL: <https://economic-prostir.com.ua/wp-content/uploads/2024/08/192-12-21-sydorenko.pdf>.

5. Kudrytska N.V. Problemy investytsiinoho zabezpechennia povoiennoho vidnovlennia aviatsiinoho transportu Ukrainy // Mizhnarodni finansovi aspekty vidnovlennia ekonomiky Ukrainy: zbirnyk naukovykh prats mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii (6 chervnia 2024 r., m. Kyiv) URL: <https://drive.google.com/file/d/1O98m2qmCm-R8JI2p6BUJxircYUWAlI8X/view>.

6. Kolosova V. Vazhlyvist ta perspektyvy dopomohy mizhnarodnykh finansovykh instytutsii u vidnovlenni krainy. URL: https://iepjournals.com/journals/41/2024_41_9_Kolosova.pdf.

7. Aviatsiia na mezhi: bez podatkovykh pilh Ukraina ryzkyuie vtratyty stratehichnu haluz. URL: <https://unn.ua/news/aviatsiia-na-mezhi-bez-podatkovykh-pilh-ukraina-ryzkyuie-vtratyty-stratehichnu-haluz>.

8. Ukraine Fourth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA4) February 2022 –December 2024. URL: <https://ukraine.un.org/sites/default/files/2025-02/P1801741ca39ecOd81b5371ff73a675a0a8.pdf>.

9. ICC Ukraine Dzherela finansuvannia vidbudovy. URL: https://iccua.org/dzherela-finansuvannya-vidbudovy/?utm_source=chatgpt.com.

10. Як пратиуватиме новий європейський фламський фонд для відбудови України. URL: <https://recovery.win/news/yak-praczuivatyme-novyj-yevropejskyj-fond-dlya-vidbudovy-ukrayiny>.

Дані про автора

Кудрицька Наталія Василівна,

к. е. н., старший науковий співробітник, Інститут економіки та прогнозування НАН України

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3271-3112>
e-mail: natalyust@ukr.net

Data about the author

Natalia Kudrytska,

Candidate of Economic Sciences, Senior Research Fellow, Institute of Economics and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine

e-mail: natalyust@ukr.net

Надходження статті до редакції 08.04.2026

Прийнято до друку 27.04.2026

Опубліковано 29.04.2026