

плану пріоритетних публічних інвестицій держави: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 28.02.2025 № 294. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/294-2025-п>.

6. Деякі питання управління публічними інвестиціями: постанова Кабінету Міністрів України від 28.02.2025 № 527. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/527-2025-п>.

7. План заходів з виконання рекомендацій Європейської Комісії, представлених у Звіті про прогрес України в рамках Пакета розширення Європейського Союзу 2024 року: затв. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 28.03.2025 № 300-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/300-2025-р>.

8. Нормативні засади діяльності / ДіЯ. URL: <https://se.diia.gov.ua/regulations>.

УДК 338.45:629.7

Шевченко Я.С., здобувач третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти, ДННУ «Академія фінансового управління», м. Київ, Україна

ІНСТИТУЦІЙНІ ТА ФІНАНСОВІ МЕХАНІЗМИ ЗАЛУЧЕННЯ КАПІТАЛУ В АВІАБУДІВНУ ГАЛУЗЬ

Сучасний стан авіаційної індустрії характеризується глибокою трансформацією підходів до державного управління, що проявляється у поступовому відході від директивних методів на користь гнучких інституційних механізмів, орієнтованих на інтеграцію державних інтересів із ринковими інструментами та приватним капіталом. Для України ця трансформація набуває особливої ваги в умовах війни та післявоєнного відновлення, коли обмеженість бюджетних ресурсів не дозволяє зберігати традиційні моделі підтримки. У цих умовах державна політика має бути спрямована не на пряме субсидювання, а на формування відкритого інституційного середовища, здатного трансформувати державні активи в об'єкти інвестиційної привабливості та інтегрувати їх у глобальні ланцюги доданої вартості [1].

Ключовою структурною проблемою українського авіабудування залишається тривале домінування моделі державних унітарних підприємств, яка

формує системні інституційні обмеження для розвитку. Така модель фактично позбавляє підприємства можливості повноцінно розпоряджатися активами, обмежує доступ до кредитних ресурсів та унеможливорює використання активів як інвестиційного інструменту. У поєднанні з відсутністю чіткого розмежування функцій держави як власника, регулятора та політико-формуючого суб'єкта це руйнує довгострокове стратегічне планування та знижує ефективність управління [2; 3].

Фінансові результати функціонування державного сектору підтверджують кризовий характер існуючої моделі. Значні сукупні збитки державних підприємств, зафіксовані у попередні роки, є не лише наслідком зовнішніх шоків, але й відображенням внутрішніх інституційних дисфункцій, пов'язаних із низьким рівнем корпоративного управління, обмеженою прозорістю та слабкою фінансовою дисципліною. У цьому контексті унітарна модель демонструє принципову неспроможність забезпечити ефективну інтеграцію підприємств у сучасну ринкову економіку, що актуалізує необхідність її трансформації.

Базовим інструментом такої трансформації виступає корпоратизація державних підприємств із впровадженням принципів корпоративного управління, рекомендованих ОЕСР. Перехід до форми акціонерних товариств дозволяє змінити логіку функціонування підприємств, забезпечуючи чітке розмежування повноважень між державою як власником і менеджментом як виконавчим органом. Держава визначає стратегічні цілі розвитку, тоді як операційне управління передається професійному менеджменту під контролем незалежної наглядової ради, формуючи буфер між політичними процесами та господарською діяльністю підприємств і забезпечуючи сталість стратегічного курсу незалежно від змін урядових циклів [1].

Наступним етапом інституційної трансформації є консолідація державних активів у межах холдингових структур, що відповідає міжнародній практиці управління великими державними підприємствами. Такий підхід дозволяє оптимізувати використання ресурсів, забезпечити централізоване стратегічне управління та підвищити ефективність взаємодії з глобальними ринками. В українських умовах формування подібних структур створює передумови для інтеграції авіаційного сектору у міжнародні виробничі ланцюги та підвищення його конкурентоспроможності.

Залучення приватного капіталу до стратегічних підприємств потребує водночас збереження державного контролю над критичними технологіями. Це зумовлює використання спеціалізованих інституційних механізмів, таких як

контрольні пакети акцій, інструмент «золотої акції» та системи скринінгу іноземних інвестицій. Застосування цих механізмів дозволяє розмежувати економічне володіння та стратегічний контроль, забезпечуючи баланс між інвестиційною відкритістю та національною безпекою [4].

Міжнародний досвід розвитку авіаційної промисловості демонструє ефективність різних моделей трансформації, серед яких особливе місце займають приватизація та стратегічне партнерство. У першому випадку йдеться про залучення капіталу через продаж частки державних активів із збереженням ключових інструментів контролю, тоді як у другому – про формування довгострокових партнерств із глобальними гравцями, що забезпечують трансфер технологій і доступ до ринків. Для України найбільш доцільним є комбінування цих підходів із урахуванням національних особливостей та безпекових викликів.

В умовах обмеженого доступу до традиційних фінансових ресурсів важливу роль відіграють механізми державно-приватного партнерства, які дозволяють розподілити ризики між державою та приватними інвесторами. Оновлене законодавство у сфері ДПП створює більш гнучке регуляторне середовище, що враховує специфіку довгострокових інвестиційних проєктів у капіталомістких галузях, таких як авіаційна промисловість. Це відкриває можливості для реалізації інфраструктурних і виробничих проєктів із залученням приватного капіталу.

Додатковим інструментом інтеграції у глобальні виробничі мережі виступають спільні підприємства, які забезпечують поєднання українського інженерного потенціалу з фінансовими та технологічними ресурсами міжнародних партнерів. Водночас розвиток індустріальних парків формує необхідну екосистему для локалізації виробництва та розвитку ланцюгів постачання, що є критично важливим для авіаційної галузі.

Фінансова архітектура сучасного авіаційного сектору формується на основі змішаного фінансування, яке поєднує ресурси держави, міжнародних фінансових організацій та приватного сектору. Використання інструментів страхування інвестицій і де-ризикінгу дозволяє мінімізувати ризики, пов'язані з воєнними умовами, тоді як розвиток «зеленого» фінансування відкриває доступ до нових джерел капіталу в контексті глобального енергетичного переходу.

Таким чином, інституційна трансформація авіаційної промисловості України передбачає комплексний перехід від адміністративної моделі управління до ринково-орієнтованої системи, заснованої на принципах корпоративного управління, відкритості та партнерства. У цьому процесі

держава має модернізувати свою роль, відмовившись від функцій безпосереднього управління на користь стратегічного регулювання та створення сприятливого інституційного середовища. Реалізація такого підходу створює передумови для перетворення авіаційного сектору на один із драйверів економічного відновлення та інтеграції України у світову економіку.

Література

1. OECD Eurasia Competitiveness Programme. A Corporate Governance Assessment of Ukraine's State-Owned Aviation Sector: The case of Antonov: Policy Handbook. OECD, 2012. URL: <https://www.scribd.com/document/153899980/A-Corporate-Governance-Assessment-of-Ukraine-s-State-Owned-Aviation-Sector>
2. Ukraine: Technical Assistance Report – Reforming Management and Governance. International Monetary Fund. 2016. URL: <https://www.elibrary.imf.org/view/journals/002/2016/031/article-A001-en.xml>
3. Prokhorov B. Ukraine's Resilience to Crises: State-Owned Enterprises. CES, 2021. URL: <https://ces.org.ua/wp-content/uploads/2022/05/UKRAINES-RESILIENCE.-STATE-OWNED-ENTERPRISES.pdf>
4. Hunter R. J., Lozada H., Shannon J. Economic Reform, Privatization, Foreign Direct Investment and the “Golden Share”: The Polish Perspective and EU Regulations. International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences. 2026. Vol. 16, No. 1. DOI: 10.6007/IJARBS/v16-i1/27533

Півень О.О. здобувач першого (бакалаврського) рівня вищої освіти
Науковий керівник: **Кипич І.В.**, канд. юрид. наук, доцентка кафедри приватного та публічного права Київського національного університету технологій та дизайну, м. Київ, Україна

РОЛЬ БІОЕКОНОМІКИ У РОЗВИТКУ ТОРГІВЕЛЬНИХ ВІДНОСИН МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС

У сучасних умовах глобальних екологічних та економічних викликів біоекономіка стає одним із ключових напрямів трансформації світового господарства. Вона базується на використанні відновлюваних біологічних ресурсів, біотехнологій та інноваційних підходів до виробництва, що сприяє