

Yevenko T. (2013). Upravlinnia likvidnistiu bankivskykh ustanov [Liquidity management of banking institutions]. *Ekonomichnyi chasopys – XXI*, 1–2, 27–30. [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP\\_meta&C21COM=S&2\\_S21P03=FILA=&2\\_S21STR=ecchado\\_2013\\_1-2\(2\)\\_11](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=ecchado_2013_1-2(2)_11)

zakon.rada.gov.ua. (2016, June 30). Pro zatverdzhennia Polozhennia pro vyznachennia bankamy Ukrainy rozmiru kredytnoho ryzyku za aktyvnymy bankivskymy operatsiyamy: Postanova Pravlinnia NBU № 351 vid 30.06.2016 [On approval of the Regulation on the determination by banks of Ukraine of the amount of credit risk for active banking operations: Resolution of the Board of the NBU No. 351 dated

30.06.2016]. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0351500-16#Text>

Zherdetska L. V. & Postyrnak I. S. (2016). Rozvytok modelei prohozuvannia bankrutstva bankiv [Development of bank bankruptcy forecasting models]. *Hlobalni ta natsionalni problemy ekonomiky, Vyp. 14*, 796–801. <http://global-national.in.ua/archive/14-2016/159.pdf>

**Науковий керівник – Савлук С. М.**, доктор економічних наук, доцент кафедри банківської справи, Державний торговельно-економічний університет, м. Київ

Стаття надійшла до редакції / Received: 08.04.2026  
Статтю прийнято до публікації / Accepted: 21.04.2026  
Оприлюднено / Published: 13.06.2026

УДК 336.5:656.7  
JEL: E62; F21; F36; G18; G38; H54; H74  
DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2026-4-424-433>

## ФІНАНСОВА ДЕРЖАВНА ПІДТРИМКА СТАЛОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ: ІНСТИТУЦІЙНИЙ АСПЕКТ

©2026 КОЛЯДА Т. А., ПРОЗОРОВ Ю. В.

УДК 336.5:656.7  
JEL: E62; F21; F36; G18; G38; H54; H74

### Коляда Т. А., Прозоров Ю. В. Фінансова державна підтримка сталого розвитку підприємств авіаційної галузі України: інституційний аспект

Метою статті є аналіз наявного міжнародного інституційного секторального інструментарію розвитку авіаційної галузі, причин неефективного фінансування галузі з боку банків та інвесторів та розробка пропозицій щодо заходів коригування фінансової державної підтримки сталого розвитку підприємств авіаційного транспорту у період повоевної відбудови України. У статті досліджено проблеми та перспективи фінансової державної підтримки сталого розвитку підприємств авіаційного транспорту України у повоевний період. Обґрунтовано, що в умовах євроінтеграційного курсу та значних руйнувань інфраструктури авіаційна галузь набуває стратегічного значення як драйвер економічного зростання, відновлення транспортної системи та інтеграції до європейського простору. Визначено, що ефективна модель розвитку галузі має базуватися на поєднанні бюджетного фінансування, державно-приватного партнерства та залучення міжнародної фінансової допомоги. Проаналізовано сучасний стан фінансування відновлення авіаційної інфраструктури та встановлено обмеженість інвестиційних ресурсів, зокрема незначну частку авіаційного сектора в загальному обсязі потреб відбудови. Виокремлено ключові інституційні бар'єри, що стримують розвиток галузі, серед яких недосконалість законодавчої бази, низька зацікавленість банків у довгостроковому кредитуванні, високі ризики інвестування та обмежені можливості структурного фінансування в умовах війни. Систематизовано форми та інструменти державної підтримки підприємств, зокрема прями (субсидії, гранти, пільгове кредитування) та непрямі (податкові пільги, державні гарантії, державно-приватне партнерство). Доведено, що для підприємств авіаційної галузі доцільним є комбіноване використання цих інструментів залежно від структури активів та форм власності. Особливу увагу приділено аналізу міжнародного досвіду та сучасних тенденцій фінансування, включаючи впровадження ESG-підходів та необхідність екологізації авіаційного транспорту. Запропоновано інноваційний механізм залучення інвестицій через запровадження спеціальних боргових інструментів – мультивалютних авіаційних облигацій (авіабондів), що поєднують ознаки інфраструктурних і «зелених» облигацій та передбачають державну підтримку у вигляді надання гарантій або компенсації відсоткових ставок. Перспективою подальших досліджень у даному напрямі є обґрунтування моделей взаємодії держави, приватного сектора та міжнародних фінансових організацій у процесі фінансування реалізації інфраструктурних проєктів, а також удосконалення інституційного середовища випуску боргових цінних паперів та умов для розвитку державно-приватного партнерства.

**Ключові слова:** фінансова державна підтримка; сталий розвиток; авіаційна галузь; інституційна пастка; державні інвестиції; державно-приватне партнерство; облигації розвитку.

**Рис.:** 1. **Табл.:** 3. **Бібл.:** 23.

**Коляда Тетяна Анатоліївна** – кандидат економічних наук, доцент, професор кафедри фінансових технологій та бізнесу, Державний університет «Київський авіаційний інститут» (просп. Любомира Гузара, 1, Київ, 03058, Україна)

**E-mail:** [t.a.koliada@gmail.com](mailto:t.a.koliada@gmail.com)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-1574-4446>

**Researcher ID:** <https://www.webofscience.com/wos/author/record/U-2474-2018>

**Scopus Author ID:** <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57207811486>

**Koliada T. A., Prozorov Y. V. Financial Support of the State for the Sustainable Development of Ukrainian Aviation Enterprises: The Institutional Aspect**

The aim of the article is to analyze the existing international institutional sectoral tools for the development of the aviation industry, the reasons for inefficient financing of the sector by banks and investors, and to develop proposals for measures to adjust State financial support for the sustainable development of aviation transport enterprises during the postwar reconstruction period in Ukraine. The article examines the problems and prospects of State financial support for the sustainable development of aviation transport enterprises in Ukraine in the postwar period. It is substantiated that, in the context of the European integration course and significant infrastructure destruction, the aviation industry acquires strategic importance as a driver of economic growth, the restoration of the transport system, and integration into the European space. It is determined that an efficient model for industry development should be based on a combination of budget financing, public-private partnerships, and the involvement of international financial assistance. The current state of financing the restoration of aviation infrastructure has been analyzed, and the limited investment resources have been identified, in particular the small share of the aviation sector in the total volume of reconstruction needs. Key institutional barriers that hinder the development of the industry have been further identified, including the imperfection of the legislative framework, low interest of banks in long-term lending, high investment risks, and limited opportunities for structural financing under wartime conditions. The forms and instruments of State support for enterprises have been systematized, including direct (subsidies, grants, preferential lending) and indirect (tax incentives, State guarantees, public-private partnerships). It has been proved that for enterprises in the aviation industry, it is advisable to use a combination of these instruments depending on the structure of assets and forms of ownership. Particular attention is paid to the analysis of international experience and current financing trends, including the implementation of ESG approaches and the need to green air transport. An innovative mechanism for attracting investment through the introduction of special debt instruments – multicurrency aviation bonds (aviabonds) is proposed, combining the features of infrastructure and green bonds and providing for State support in the form of guarantees or interest rate compensation. Prospects for further research in this area include the substantiation of models for interaction between the State, the private sector, and international financial organizations in the process of financing the implementation of infrastructure projects, as well as the improvement of the institutional environment for issuing debt securities and conditions for the development of public-private partnership.

**Keywords:** financial State support; sustainable development; aviation industry; institutional trap; State investment; public-private partnership; development bonds.

**Fig.:** 1. **Tabl.:** 3. **Bibl.:** 23.

**Koliada Tetiana A.** – PhD (Economics), Associate Professor, Professor of the Department of Financial Technologies and Business, State University "Kyiv Aviation Institute" (1 Liubomyra Husara Ave., Kyiv, 03058, Ukraine)

E-mail: [t.a.koliada@gmail.com](mailto:t.a.koliada@gmail.com)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1574-4446>

Researcher ID: <https://www.webofscience.com/wos/author/record/U-2474-2018>

Scopus Author ID: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorid=57207811486>

**Prozorov Yuriy V.** – Research Associate of the Sector of Institutional Economics of the Department of Economic Theory, Institute for Economics and Forecasting of NAS of Ukraine (26 Panasa Myrnoho Str., Kyiv, 01011, Ukraine)

E-mail: [yuriy.prozorov@gmail.com](mailto:yuriy.prozorov@gmail.com)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4749-432X>

Невідворотність євроінтеграційного вектора розвитку України зобов'язує уряд розробити заходи задля досягнення цілей сталого розвитку, не заважаючи на загрози, що виникли в умовах воєнного стану в країні. За таких інституційних умов виключно важливого економічного значення набуває випереджаючий розвиток транспортної інфраструктури як драйвера зростання економіки, інтеграції у європейський простір та підвищення конкурентоспроможності держави. Визначальну роль у цьому процесі має синергетичне поєднання державного фінансування з інструментами державно-приватного партнерства та залучення міжнародної допомоги. За рахунок виділення державної фінансової підтримки суб'єктам господарювання, у тому числі й підприємствам авіаційної галузі, забезпечується досяг-

нення Цілі 9 – «створення стійкої інфраструктури, сприяння всеохоплюючій і сталій індустріалізації та інноваціям» [1], що є стратегічним орієнтиром у післявоєнній відбудові держави.

Авіаційна галузь України історично склалася як складний інституційний комплекс, що включає підприємства авіабудування, двигунобудування, ремонту авіаційної техніки, авіаційного транспорту – авіакомпанії та аеропортова інфраструктура, а також органи безпеки польотів і державного регулювання.

Беручи до уваги значні масштаби та глибину руйнувань, яких зазнала інфраструктура України, у тому числі й авіаційної галузі, протягом тривалої збройної агресії, необхідно, крім наявних інструментів державної підтримки, застосовувати новітні підходи до залучення інвестиційних ресур-

сів за рахунок поєднання глобальних і локальних механізмів. Саме тому дослідження наявних проблем і поточних та середньострокових перспектив державної фінансової підтримки сталого розвитку авіаційного транспорту в повоєнний період є особливо актуальним і має вагоме теоретичне та прикладне значення для розробки ефективної фінансової політики країни.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання щодо масштабів впливу та ролі держави у подоланні кризових явищ в економіці та забезпеченні сталого розвитку є предметом дослідницьких інтересів та дискусій багатьох науковців і політиків. В умовах глобальної невизначеності ці питання стають особливо важливими для України, оскільки вони спричинені воєнним станом в країні та задекларованим євроінтеграційним вектором розвитку. У цьому контексті в дослідницькій роботі Іващенко А. наведено порівняльний аналіз механізмів та розкрито особливості застосування інструментів державної фінансової підтримки вітчизняних підприємств та країн ЄС в умовах кризи на прикладі подолання негативних наслідків пандемії для економіки [2]. Слатвінська М. наголошує, що ефективність механізмів державної фінансової підтримки підприємств в умовах невизначеності також залежить від досягнення заздалегідь визначених на законодавчому рівні ключових макроекономічних показників та результатів координації бюджетно-податкової та грошово-кредитної політики, тому їхню важливість не слід недооцінювати [3]. У дослідницькій роботі Ву Х. доведено існування взаємозв'язку між реалізацією політики субсидування авіації та зростанням регіонального добробуту на прикладі Нової Зеландії та Тайваню в епоху після COVID-19 та наголошено на необхідності продовження підтримки авіаційної галузі [4]. У роботі Садвакасової К. аргументовані підходи до визначення джерел фінансування підприємств авіаційної галузі на основі моделювання інвестиційної привабливості проектів в умовах поширення COVID-19 [5]. У дослідженні Шевченко Ю. обґрунтовано необхідність створення в Україні спеціалізованих структур державного фінансування, орієнтованих на авіабудівну галузь, зокрема спеціальних фондів та кредитних інституцій [6]. У роботі Харазішвілі Ю. розроблено стратегічні сценарії післявоєнного відновлення сталого розвитку вітчизняних авіаційних компаній на основі ідентифікації загроз та визначення рівня безпеки [7]. У дослідженні Гаража О. обґрунтовано, що усунення ключових чинників кризового стану авіаційної галузі України та забезпечення її сталого розвитку на інноваційно-інвестиційних засадах потребує активізації державної підтримки та розширення

державно-приватного партнерства [8]. Авторами статті на підставі аналізу міжнародного досвіду та чинного вітчизняного законодавства було обґрунтовано необхідність створення Українського банку відбудови та розвитку задля залучення довгого та достатньо дешевого гібридного фінансування – борг + гранти, що надають міжнародні фінансові організації та багатосторонні банки розвитку на відновлення інфраструктури, що постраждала внаслідок війни [9].

**Невирішені частини проблеми.** Можна стверджувати про потрібну інституційну пастку неефективності надання поточної державної фінансової підтримки підприємствам авіаційного транспорту України та наявність протиріч між основними стейкхолдерами галузі:

- 1) особливості формальних інститутів бюджетного, банківського та інвестиційного законодавства не дозволяють здійснити вихід на якісно новий рівень залучення цільових і зелених коштів на вітчизняному та міжнародних ринках капіталів;
- 2) інституційні протиріччя між банками та підприємствами авіаційної галузі щодо цілей кредитування та рівнів прийнятних ризиків довгострокових інвестиційних проектів не сприяють довгостроковому кредитуванню;
- 3) обмеження можливостей структурного фінансування розвитку авіаційної галузі в умовах війни, незважаючи на її пріоритетність і потенційну доходність та спроможність створення високооплачуваних робочих місць.

**Метою статті** виступає аналіз наявного міжнародного інституційного секторального інструментарію розвитку авіаційної галузі, причин неефективного фінансування галузі з боку банків та інвесторів та розробка пропозицій щодо заходів корегування фінансової державної підтримки сталого розвитку підприємств авіаційного транспорту у період повоєнної відбудови України.

**Методи дослідження.** У статті використано комплекс методів і підходів, що забезпечують концептуальну цілісність дослідження. Зокрема, діалектичний, системний і структурний методи застосовано для розкриття сутності та ролі фінансової державної підтримки підприємств авіаційного транспорту в умовах повоєнного відновлення України. Порівняльний і факторний методи використано для узагальнення міжнародного досвіду та найкращих практик залучення інвестицій у стратегічні галузі економіки. Динаміку та джерела фінансування авіаційної галузі України проаналізовано за допомогою статистичних методів. Обґрунтування змін напрямів і збільшення обсягів фінан-

сування, зумовлених оновленням інструментів залучення інвестицій у сферу авіаційних перевезень, здійснено із застосуванням методу наукового абстрагування.

**Основні результати дослідження.** Післявоєнний розвиток підприємств авіаційної галузі буде пов'язаний, в першу чергу, із відбудовою об'єктів інфраструктури, що зазнали руйнувань та втрат. Тому необхідно оцінити обсяги фінансування, що потрібні на їх відновлення та реконструкції.

Починаючи з 2022 року, міжнародні організації – такі як Світовий банк, Європейська комісія та ООН – спільно з урядом України періодично здійснюють оцінювання масштабів пошкоджень, втрат і потреб у фінансуванні для відновлення країни. Результати таких досліджень представлені у звітах під загальною назвою «Швидка оцінка завданої шкоди та потреб на відновлення» (RDNA). За період з 22 лютого 2022 року по 31 грудня 2025 року оприлюднено п'ять версій цього документа (RDNA5), де зазначено, що «прямі збитки України внаслідок війни оцінюються у 195,1 млрд дол. США, загальні потреби у відновленні та реконструкції становлять 587,7 млрд дол. США» [10]. Аналіз змісту звітів свідчить про стійкий тренд до зростання відповідних показників.

Розробники RDNA припускають, що повітряний простір України буде повністю закритий до кінця завершення бойових дій. Тому остаточний обсяг прогнозних розрахунків понесених втрат та руйнувань наразі передбачити проблематично через високий рівень невизначеності. Станом на 01.01.2025 року в галузі транспорт, підсектор – авіаційний транспорт визначено такий обсяг загальних потреб у фінансуванні (табл. 1).

**Н**аведені дані засвідчили, що за прогнозними обсягами інвестування повоєнного відновлення на авіаційний транспорт припадає лише 2,2% від загальних потреб у фінансуванні відновлення та реконструкції інфраструктури України. В умовах регульованої ринкової економіки держава – в особі уряду або органів місцевого самоврядування – надає фінансову підтримку під-

приємствам державної або комунальної власності, а також підприємствам приватної власності, якщо їх діяльність спрямована на задоволення публічного інтересу (надання публічних послуг), або вони мають стратегічне значення для економіки країни, з метою забезпечення сталого розвитку.

Форми надання фінансової державної підтримки підприємствам можуть бути різноманітними (табл. 2).

Фінансову підтримку, залежно від інструментів її надання, також можна класифікувати на пряму та непрямую. До інструментів прямої підтримки відносять: гранти, субсидії, дотації, пільгові (бюджетні) кредити, інвестиції в інфраструктурні проекти. До інструментів непрямой підтримки належать: державно-приватне партнерство, державне замовлення, податкові пільги, державні гарантії та поручительства.

Зазвичай пряма фінансова підтримка надається підприємствам державної та комунальної форми власності. Для підприємств, що не мають у своєму статутному капіталі державної або комунальної частки, застосовуються інструменти непрямой фінансової підтримки.

**В**раховуючи, що нерухоме майно підприємств авіаційного транспорту представлено в основному аеропортами, які в Україні мають державну або комунальну власність, то їм буде переважно надаватися пряма державна фінансова підтримка. Щодо рухомого майна, яке може надаватися підприємствам на умовах лізингу або державно-приватного партнерства, то доцільно використовувати інструменти непрямой державної підтримки.

Найбільш розповсюдженими формами надання фінансової державної підтримки суб'єктам господарювання в Україні є:

- ✦ державні (місцеві) гарантії;
- ✦ державно-приватне партнерство;
- ✦ державне стимулювання створення та функціонування індустріальних парків для будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури;
- ✦ державна підтримка інвестиційних проектів зі значними інвестиціями у формі бу-

Таблиця 1

**Загальні потреби у фінансуванні на відновлення та реконструкцію авіаційного транспорту**

Категорія	Види діяльності/інвестицій	Загальні потреби (2025–2035 рр.), млн дол. США
Потреби реконструкції	Аеропорти	1691,3
Довідково: загальні потреби в реконструкції	Усі види діяльності	77524,6

Джерело: побудовано авторами за даними [11, с. 150].

## Форми надання фінансової державної підтримки підприємствам

Форма надання	Сутність фінансової державної підтримки
Бюджетне фінансування	Пряма фінансова допомога з бюджету у вигляді субсидій, дотацій, грантів
Пільгове кредитування	Надання кредитів з пониженою ставкою, яка буде компенсована державою, або кредитування через державні банки або фонди розвитку
Державні гарантії та поручительства	Сприяння доступу до банківських кредитів за обсягами та термінами їх надання, а також погашення боргів у випадку неплатоспроможності позичальника
Податкові пільги	Держава визначає види і терміни їх надання, як у розрізі податків, так і за галузями економіки
Компенсація витрат	Часткове відшкодування витрат на виробництво певних видів товарів, робіт, послуг
Державне замовлення	Фінансування державою або органами місцевого самоврядування отримання товарів, робіт, послуг
Фінансування інфраструктурних проєктів	Надання інвестицій в інфраструктуру
Підтримка експорту	Страховання експортних ризиків, надання грантів для виходу на міжнародні ринки

Джерело: узагальнено авторами.

дівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури» [12].

При цьому джерелами фінансування державної підтримки виступають «кошти прямого бюджетного фінансування (державного або місцевого бюджетів); кошти приватного фінансування (державних або комунальних підприємств (власні та залучені); кошти грантового фінансового забезпечення (у тому числі й кошти міжнародної технічної допомоги); кошти боргового фінансування (зовнішні та внутрішні запозичення)» [12].

**Щ**одо законодавчого забезпечення, то, оцінюючи можливі ризики залучення інвестицій, зокрема іноземних, для післявоєнного відновлення України, варто зазначити таке: 13 лютого 2021 року набрав чинності Закон України «Про державну підтримку інвестиційних проєктів зі значними інвестиціями в Україні», спрямований на залучення значних капіталовкладень у пріоритетні галузі національної економіки [13]. Відповідно до положень цього Закону, а також змін до Податкового та Митного кодексів України, передбачено «пакет спеціальних інвестиційних стимулів для проєктів, що відповідають установленим критеріям, зокрема обсяг інвестицій у такі проєкти має перевищувати суму, еквівалентну 12 мільйонам євро» [13].

В Україні впроваджується Національна транспортна стратегія України до 2030 року [14], основні напрями якої узгоджено із середньостроковим планом пріоритетних державних інвестицій на 2026–2028 роки, передбаченим у бюджетній декларації на відповідний період [15]. Відповідно до пла-

ну пріоритетних публічних інвестицій держави передбачено такі напрями публічного інвестування, зокрема у сфері авіаційного транспорту (табл. 3).

**В** Україні сформовано Єдиний проєктний портфель здійснення публічних інвестицій (SPP – single project pipeline). Зазначені публічні інвестиційні проєкти пройшли процедуру оцінки та визначено обсяги їх фінансування. Відповідно до галузевого (секторального) проєктного портфеля держави – у секторі транспортні послуги, підсектор «Авіація» визначено – 36 інвестиційних проєктів, загальний бюджет яких становить 22,981 млрд грн, що складає 7,3% від загальної суми фінансування на транспортні послуги або 0,9% від загального бюджету фінансування усіх інвестиційних проєктів. На цей час жоден із проєктів у сфері авіаційного транспорту не отримав фінансування. До Переліку пріоритетних публічних інвестиційних проєктів у Державному бюджеті України на 2025 рік (91 проєкт) із відповідним розподілом фінансових ресурсів за джерелами фінансування, проєкти із підсектора «авіація» – не потрапили. У Державному бюджеті України на 2026 рік передбачено лише в переліку позик, що «залучаються державою до спеціального фонду бюджету від іноземних держав і міжнародних фінансових організацій для реалізації публічних інвестиційних проєктів, залучення 1276,4 млн грн на створення єдиної авіаційної системи безпеки та цивільного захисту (кредитор – Уряд Французької Республіки)» [16].

Під поняттям «публічні інвестиції» маються на увазі капітальні видатки суб'єктів публічного сектора, спрямовані на створення та відновлення

## Напрями публічного інвестування у галузі – транспорт, підсектор – авіаційний транспорт на 2026–2028 рр.

Напрямок	Цільовий показник	Базове значення станом на 2025 р.	Ціль (прогноз на 2028 р.)
Забезпечення безпеки цивільної авіації	Пропускна здатність аеродрому (кількість операцій на годину)	0	40
	Кількість польотів у повітряному просторі України	0	253 563
Розвиток і модернізація інфраструктури аеропортів	Обсяг пасажиропотоку в аеропортах України (млн пасажирів)	0	17,82
	Обсяг перевезень вантажів через аеропорти України (тис. тонн)	0	89 980

Джерело: побудовано авторами за даними [14; 15].

основних фондів із терміном продуктивного використання понад один рік. Зважаючи на це, буде доцільним розглянути джерела фінансування капітальних інвестицій флагмана авіабудівництва України – колишнє Державне підприємство «АНТОНОВ», яке було корпоративізовано 12 квітня 2024 року шляхом реорганізації в акціонерне товариство «Антонов» [17], що відкриває можливості для подальшого залучення потужних іноземних стратегічних і портфельних інвесторів (рис. 1).

Відновлення та модернізація авіаційного транспорту на засадах сталого розвитку передбачає не лише відновлення матеріально-технічної бази, але й впровадження інноваційних технологій, екологічних стандартів, підвищення енергоефективності та забезпечення економічної стійкості галузі. В останні роки акцент на ESG в авіації та авіабудуванні значно посилюється. Авіацій-

ний сектор забезпечуватиме приблизно 2–3% глобальних викидів вуглецю згідно з прогнозами IATA (2022), які передбачають постійне зростання авіаперельотів протягом наступних десятиліть. А це ще більше погіршить його вплив сектора на навколишнє середовище [19]. Завдяки посиленому контролю з боку регуляторів, екологічних активістів і відповідальних споживачів авіаційні компанії та підприємства аерокосмічної галузі наразі перебувають під суттєвим тиском щодо скорочення викидів вуглецю шляхом розробки двигунів нового покоління та сталого авіаційного палива (SAF) і впровадження нових технологій, які можуть зменшити кліматичний слід від їхньої основної діяльності.

Панченко В. показав, що «для зовнішнього інвестування програм розвитку авіаційних підприємств найбільш доцільно застосовувати довгострокові банківські кредити та кошти небанківських кредитних установ, але вказав на їх недоступність

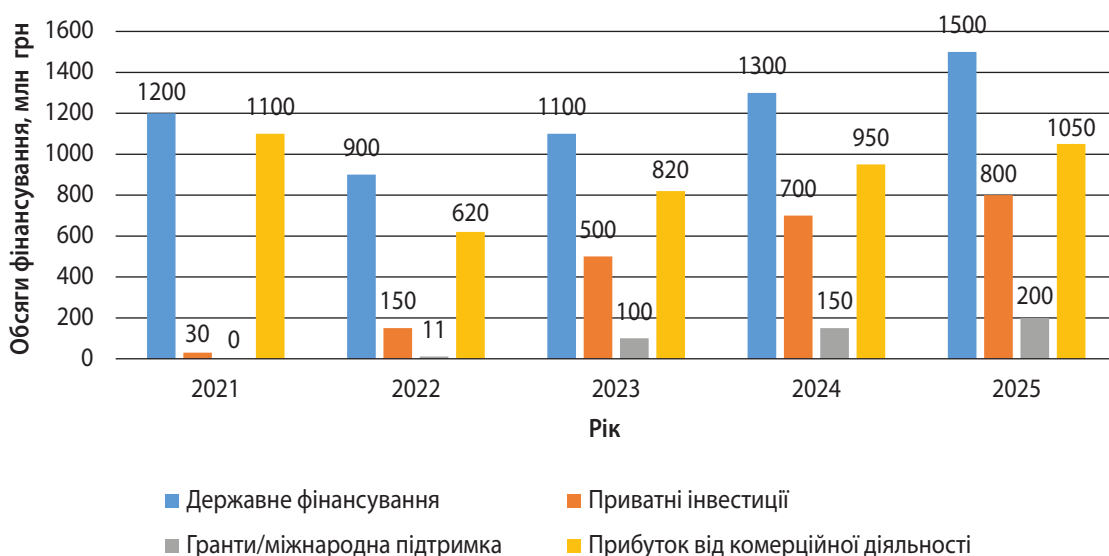


Рис. 1. Джерела фінансування АТ «Антонов» у 2021–2025 рр., млн грн

Джерело: побудовано авторами за даними [18].

та високу вартість обслуговування процентів за кредитами для більшості підприємств авіаційної галузі» [20, с. 304]. Водночас було акцентовано увагу на необхідності пошуку альтернативних підходів до підвищення ефективності фінансового забезпечення господарської діяльності підприємств авіаційної галузі в межах сформованої фінансово-інвестиційної бази.

Банки наразі, як і в попередні періоди розвитку економіки України, недостатньо зацікавлені у кредитуванні авіапідприємств. Головними інституційними чинниками є недостатність і мала ліквідність застав у підприємств галузі, поточний рівень закредитованості, недостатня прибутковість, а часом і збитковість потенційних позичальників за фінансовою звітністю, не контрольовані банками достатньою мірою операційні ризики виробництва та збуту, відсутність ефективного страхування наявних військових ризиків. Негативним шлейфом серед інвестиційного співтовариства досі є кейси авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» (МАУ), яка у 2023 році офіційно увійшла в процедуру банкрутства через накопичені борги перед аеропортом «Бориспіль» та ДП «Укראерорух». Автори пропонують розглянути новий підхід, який дозволить зацікавити банки, небанківські фінансові установи та інших інвесторів у фінансуванні авіаційних підприємств і здійснити прорив із інституційної пастки хронічного недофінансування галузі.

**В**важаємо за необхідне запропонувати механізм, який дозволить підвищити інтерес банків, небанківських фінансових установ та інших інвесторів до фінансування підприємств авіаційного транспорту. В попередніх дослідженнях авторами була проаналізована доцільність застосування для фінансування повоєнного відновлення України «соціальних, кліматичних, зелених облігацій, імпакт-бондів та гібридних фінансових інструментів» [21, с. 154]. Для відновлення саме авіаційної галузі, як пріоритетної та інноваційної, зі значною часткою доданої вартості пропонуємо підготувати та внести зміни в чинне законодавство України про облігації, а саме – в частину 5 статті 11 та статей 17 і 18 Закону України [22] норми щодо запровадження в повоєнний час спеціальних боргових цінних паперів: облігацій розвитку, що одночасно мають ознаки як інфраструктурних, так і зелених облігацій, а саме – мультивалютних авіабондів – середньострокових облігацій (у національній валюті України – гривні) терміном 1–5 років та довгострокових облігацій (понад 5 років), номінованих у євро, японських єнах і доларах США, або прив'язаних до корзини резервних світових валют з податковим пільговим режимом, аналогічним

державним облігаціям внутрішньої та зовнішньої державної позики (ОВДП та ОЗДП).

При цьому такі спеціалізовані облігації розміщуватимуться з вищою дохідністю в порівнянні з державними цінними паперами України – під державні гарантії, або використовуючи механізми компенсації відсоткових ставок новоствореної Національної установи розвитку (на кшталт Програми 5-7-9). А це сприятиме реалізації Стратегічної цілі 4: «Екологічно безпечний авіаційний транспорт, створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень» Проекту Стратегії розвитку сфери цивільної авіації та використання повітряного простору України на період до 2030 року, де, зокрема, передбачається, що фінансове забезпечення реалізації Стратегії буде здійснюватися за рахунок власних коштів суб'єктів господарювання державного сектора економіки у сфері цивільної авіації, коштів державного та місцевих бюджетів, коштів міжнародної технічної допомоги, а також з інших джерел, не заборонених законодавством [23].

## ВИСНОВКИ

Проведене дослідження засвідчило наявність певних особливостей у наданні державної підтримки підприємствам авіаційного транспорту України в умовах війни, розкрило появу чітко визначених економічних трендів і фінансових закономірностей у виборі інвестиційних інструментів забезпечення повоєнного відновлення країни на засадах сталого розвитку та інтеграції в європейський авіаційний простір. Використання запропонованих інноваційних боргових фінансових інструментів – авіабондів дозволить підприємствам авіаційного транспорту синергетично вирішити проблеми ефективної Win-Win взаємодії з банками, інвестиційними та недержавними пенсійними фондами, а також з учасниками міжнародних і вітчизняного ринків капіталу. ■

## БІБЛІОГРАФІЯ

1. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року : Указ Президента України від 30 вересня 2019 р. № 722/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text>
2. Ivashchenko A., Kovalenko Yu., Hubanov O., Hubanova T., Lutsenko I., Fialkovska A. Digital tools in cross-cultural analysis of SME financial state support in the conditions of pandemic crisis. *Journal of Information Technology Management*. 2021. Vol. 13. P. 142–162. DOI: <https://dx.doi.org/10.22059/jitm.2021.82614>
3. Slatvinska M., Belinska Y., Vodolazska O., Nakonechna H., Ruzhytskyi I., Koliada T. The model of the impact of changes in the national currency on key macroeconomic indicators in the face of uncertain-

- ty. *International Journal of Management (IJM)*. 2020. Vol.11.No.5.P.908–919. URL: <http://www.iaeme.com/ijm/issues.asp?JType=IJM&VType=11&IType=5>
4. Wu H., Lin Y.-H., Ngo T., Hong Tsui K. W. Aviation subsidy policy and regional wellbeing: Important indicators from relevant stakeholders' perspectives. *Case Studies on Transport Policy*. 2024. Vol. 16. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2024.101181>
  5. Sadvakassova K., Jamshidi D., Nurmagambetova A., Kassenova G. Efficiency of aviation companies' financing and formation of its investment attractiveness. *The Journal of Economic Research & Business Administration*. 2022. Vol. 4. Iss. 142. P. 57–68. DOI: <https://doi.org/10.26577/be.2022.v142.i4.05>
  6. Шевченко Я. С. Компоненти системи довгострокової підтримки розвитку вітчизняного авіабудування. *Наукові праці НДФІ*. 2024. № 2. С. 49–61. DOI: <https://doi.org/10.33763/npndfi2024.02.049>
  7. Харазішвілі Ю. М., Бугайко Д. О., Ляшенко В. І. Сталлий розвиток авіаційного транспорту України: стратегічні сценарії та інституційний супровід : монографія / за ред. Ю. М. Харазішвілі. Київ : НАН України, Ін-т економіки промисловості, 2022. 276 с. URL: [https://iie.org.ua/wp-content/uploads/application/pdf/mono2022\\_compressed.pdf](https://iie.org.ua/wp-content/uploads/application/pdf/mono2022_compressed.pdf)
  8. Гаража О. П., Шевчук Д. О., Гаврилюк С. О. Економічна діяльність авіаційної галузі України: аналіз та виклики. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія «Технічні науки»*. 2024. Т. 35 (74). № 1. С. 164–170. DOI: <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2024.1.2/26>
  9. Коляда Т. А., Прозоров Ю. В. Новітні цифрові фінансові інструменти: сутність і перспективи використання при відбудові постраждалих територіальних громад України. *Проблеми економіки*. 2024. № 2. С. 247–253. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2024-2-247-253>
  10. Оновлена оцінка потреб України на відновлення та відбудову. *Світовий банк*. Прес-реліз від 26.02.2026. URL: <https://www.worldbank.org/uk/news/press-release/2026/02/23/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released>
  11. World Bank. Ukraine rapid damage and needs assessment (RDNA4). February 2025. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/0990222025114040022/pdf/P1801741ca39ec0d-81b5371ff73a675a0a8.pdf>
  12. Про затвердження Методики визначення джерел і механізмів фінансового забезпечення публічних інвестиційних проєктів та програм публічних інвестицій : Наказ Міністерства фінансів України від 28.02.2025 № 131. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0541-25#Text>
  13. Про державну підтримку інвестиційних проєктів із значними інвестиціями в Україні : Закон України від 17.12.2020 № 1116-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1116-20#Text>
  14. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках : Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-п#Text>
  15. Про схвалення Бюджетної декларації на 2026–2028 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 27.06.2025 № 774. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/774-2025-п#Text>
  16. Про Державний бюджет України на 2026 рік : Закон України від 03.12.2025 № 4695-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4695-20#Text>
  17. ДП «Антонов» перетворено на Акціонерне товариство. *Укроборонпром*. 12.04.2024. URL: <https://ukroboronprom.com.ua/news/dp-antonov-peretvoreno-na-akcionerne-tovaristvo>
  18. Річна інформація АТ «Антонов». URL: <https://www.antonov.com/richna-informaciya>
  19. Carbon Emissions and Aviation: IATA's Role in Reducing Global CO2 Emissions. IATA. 2022. URL: <https://www.iata.org>
  20. Панченко В. А. Фінансово-ресурсне забезпечення реалізації програм розвитку підприємств авіаційної галузі. *Бізнес Інформ*. 2024. № 10. С. 302–308. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2024-10-302-308>
  21. Коляда Т. А., Прозоров Ю. В. Локалізація глобальних механізмів залучення кредитних та інвестиційних ресурсів для зміцнення фінансової спроможності територіальних громад України. *Проблеми економіки*. 2022. № 3. С. 149–155. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2022-3-149-155>
  22. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення залучення інвестицій та запровадження нових фінансових інструментів : Закон України в редакції від 01.01.2025 № 738-IX. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=67117](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67117)
  23. Стратегії розвитку сфери цивільної авіації та використання повітряного простору України на період до 2030 року : проєкт Постанови Кабінету Міністрів України від 30.05.2025 № 636/42/63-25. URL: <https://mindev.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/2-projekt-strategiyi96875.pdf>

## REFERENCES

- AT Antonov. *Richna informatsiia AT «Antonov»* [Annual information of JSC "Antonov"]. <https://www.antonov.com/richna-informaciya>
- Harazha O. P., Shevchuk D. O. & Havryliuk S. O. (2024). Ekonomichna diialnist aviatsiinoi haluzi Ukrainy: analiz ta vyklyky [Economic activity of the aviation industry of Ukraine: analysis and challenges]. *Vcheni zapysky TNU imeni V. I. Vernadskoho. Seriya: Tekhnichni nauky*, 1(35), 164–170. <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2024.1.2/26>

- IATA. (2022). *Carbon Emissions and Aviation: IATA's Role in Reducing Global CO2 Emissions*. <https://www.iata.org>
- Ivashchenko A., Kovalenko Yu., Hubanov O., Hubanova T., Lutsenko I. & Fialkowska A. (2021). Digital tools in cross-cultural analysis of SME financial state support in the conditions of pandemic crisis. *Journal of Information Technology Management*, 13, 142–162. <https://dx.doi.org/10.22059/jitm.2021.82614>
- Kabinet Ministriv Ukrainy. (2025, May 30). Stratehii rozvytku sfery tsyvilnoi aviatsii ta vykorystannia povitrianoho prostoru Ukrainy na period do 2030 roku: proiekt Postanovy Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30.05.2025 № 636/42/63-25 [Strategy for the development of the civil aviation sphere and the use of the airspace of Ukraine for the period until 2030: draft Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 30.05.2025 No. 636/42/63-25]. <https://mindev.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/2-proiekt-strategiyi96875.pdf>
- Kharazishvili Yu. M., Buhaiko D. O. & Liashenko V. I. (2022). *Stalyi rozvytok aviatsiinoho transportu Ukrainy: stratehichni stsenarii ta instytutsiinyi suprovit: monohrafiia* [Sustainable development of aviation transport of Ukraine: strategic scenarios and institutional support: monograph]. Kyiv: NAN Ukrainy, In-t ekonomiky promyslovosti. [https://iie.org.ua/wp-content/uploads/application/pdf/mono2022\\_compressed.pdf](https://iie.org.ua/wp-content/uploads/application/pdf/mono2022_compressed.pdf)
- Koliada T. A. & Prozorov Yu. V. (2024). Novitni tsyfovi finansovi instrumenty: sutnist i perspektyvy vykorystannia pry vidbudovi postrazhdalychk terytorialnykh hromad Ukrainy [Newest digital financial instruments: essence and prospects of use in the reconstruction of affected territorial communities of Ukraine]. *Problemy ekonomiky*, 2, 247–253. <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2024-2-247-253>
- Koliada T. A. & Prozorov Yu. V. (2022). Lokalizatsiia hlobalnykh mekhanizmiv zaluchennia kredytnykh ta investytsiinykh resursiv dlia zmitsnennia finansovoi spromozhnosti terytorialnykh hromad Ukrainy [Localization of global mechanisms for attracting credit and investment resources to strengthen the financial capacity of territorial communities of Ukraine]. *Problemy ekonomiky*, 3, 149–155. <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2022-3-149-155>
- Panchenko V. A. (2024). Finansovo-resursne zabezpechennia realizatsii prohram rozvytku pidpriemstv aviatsiinoi haluzi [Financial and resource support for the implementation of development programs for aviation industry enterprises]. *Biznes Inform*, 10, 302–308. <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2024-10-302-308>
- Sadvakassova K., Jamshidi D., Nurmagambetova A. & Kasenova G. (2022). Efficiency of aviation companies' financing and formation of its investment attractiveness. *The Journal of Economic Research & Business Administration*, 4 (142), 57–68. <https://doi.org/10.26577/be.2022.v142.i4.05>
- Shevchenko Ya. S. (2024). Komponenty systemy dovhostrokovoi pidtrymky rozvytku vitchyznianoho aviabuduvannia [Components of the long-term support system for the development of domestic aircraft manufacturing]. *Naukovi pratsi NDFI*, 2, 49–61. <https://doi.org/10.33763/npndfi2024.02.049>
- Slatvinska M., Belinska Y., Vodolazska O., Nakonechna H., Ruzhytskyi I. & Koliada T. (2020). The model of the impact of changes in the national currency on key macroeconomic indicators in the face of uncertainty. *International Journal of Management (IJM)*, 5(11), 908–919. <http://www.iaeme.com/ijm/issues.asp?JType=IJM&VType=11&IType=5>
- Ukroboronprom. (2024, April 12). DP «Antonov» peretvoreno na Aktsionerne tovarystvo [SE «Antonov» has been transformed into a Joint-Stock Company]. <https://ukroboronprom.com.ua/news/dp-antonov-peretvoreno-na-aktsionerne-tovarystvo>
- rada.gov.ua. (2025, January 1). Pro vnesennia zmin do deiakych zakonodavchychk aktiv Ukrainy shchodo sproshchennia zaluchennia investytsii ta zaprovadzhennia novykh finansovykh instrumentiv: Zakon Ukrainy v redaktsii vid 01.01.2025 № 738-IX [On amendments to certain legislative acts of Ukraine on simplifying the attraction of investments and introducing new financial instruments: Law of Ukraine in the wording of 01.01.2025 No. 738-IX]. [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=67117](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67117)
- World Bank. (2025). *Ukraine rapid damage and needs assessment (RDNA4)*. February 2025. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099022025114040022/pdf/P1801741ca39ec0d81b5371ff73a675a0a8.pdf>
- World Bank. (2026, February 26). *Onovlena otsinka potreby Ukrainy na vidnovlennia ta vidbudovu*. Svitovyi bank. Pres-reliz vid 26.02.2026 [Updated Ukraine recovery and reconstruction needs assessment released. World Bank. Press release dated 26.02.2026]. <https://www.worldbank.org/uk/news/press-release/2026/02/23/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released>
- Wu H., Lin Y.-H., Ngo T. & Hong Tsui K. W. (2024). Aviation subsidy policy and regional wellbeing: Important indicators from relevant stakeholders' perspectives. *Case Studies on Transport Policy*, 16. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2024.101181>
- zakon.rada.gov.ua. (2019, September 30). Pro Tsili staloho rozvytku Ukrainy na period do 2030 roku: Ukaz Prezydenta Ukrainy vid 30 veresnia 2019 r. № 722/2019 [On the Sustainable Development Goals of Ukraine for the period until 2030: Decree of the President of Ukraine dated September 30, 2019 No. 722/2019]. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text>
- zakon.rada.gov.ua. (2025, December 3). Pro Derzhavnyi biudzhet Ukrainy na 2026 rik: Zakon Ukrainy vid 03.12.2025 № 4695-IX [On the State Budget of Ukraine for 2026: Law of Ukraine dated 03.12.2025 No. 4695-IX]. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4695-20#Text>
- zakon.rada.gov.ua. (2025, June 27). Pro skhvalennia Biudzhetnoi deklaratsii na 2026–2028 roky: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 27.06.2025 № 774 [On approval of the Budget Declaration for 2026–2028: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 27.06.2025 No. 774]. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/774-2025-p#Text>

zakon.rada.gov.ua. (2024, December 27). Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku ta zatverdzhennia operatsiinoho planu zakhodiv z yii realizatsii u 2025–2027 rokakh: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 27.12.2024 № 1550 [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030 and approval of the operational action plan for its implementation in 2025–2027: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 27.12.2024 No. 1550]. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-p#Text>

zakon.rada.gov.ua. (2020, December 17). Pro derzhavnu pidtrymku investytsiinykh proektiv iz znachnymy investytsiamy v Ukraini: Zakon Ukrainy vid 17.12.2020 № 1116-IX [On state support for investment projects with significant investments in Ukraine: Law of Ukraine dated 17.12.2020 No. 1116-IX]. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1116-20#Text>

zakon.rada.gov.ua. (2025, February 28). Pro zatverdzhennia Metodyky vyznachennia dzherel i mekhanizmv finansovoho zabezpechennia publichnykh investytsiinykh proektiv ta prohram publichnykh investytsii: Nakaz Ministerstva finansiv Ukrainy vid 28.02.2025 № 131 [On approval of the Methodology for determining sources and mechanisms of financial support for public investment projects and public investment programs: Order of the Ministry of Finance of Ukraine dated 28.02.2025 No. 131]. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0541-25#Text>

Стаття надійшла до редакції / Received: 02.04.2026  
Статтю прийнято до публікації / Accepted: 15.04.2026  
Оприлюднено / Published: 14.06.2026

УДК 339.564:658.15:330.131.7

JEL: F13; F23; G32; M21

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2026-4-433-442>

## УПРАВЛІННЯ ВИБОРОМ МЕХАНІЗМІВ ФІНАНСУВАННЯ ЕКСПОРТУ ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ

©2026 МОІСЕЄНКО Т. Є., НЕБІСЬ В. П.

УДК 339.564:658.15:330.131.7

JEL: F13; F23; G32; M21

### Моїсеєнко Т. Є., Небісь В. П. Управління вибором механізмів фінансування експорту підприємства в умовах глобальної невизначеності

Актуальність дослідження зумовлена зростанням нестабільності світового економічного середовища, посиленням геополітичних ризиків, порушенням логістичних ланцюгів, коливанням валютних курсів і зміною умов доступу підприємств до фінансових ресурсів. За таких обставин вибір механізму фінансування експорту набуває стратегічного значення, оскільки безпосередньо впливає на ліквідність підприємства, рівень ризику зовнішньоекономічних операцій, швидкість обігу капіталу та конкурентоспроможність на міжнародних ринках. Традиційні підходи, що орієнтуються переважно на мінімізацію вартості фінансування, уже не забезпечують належної ефективності в умовах глобальної невизначеності. Це зумовлює необхідність формування нових науково обґрунтованих підходів до управління фінансовими рішеннями у сфері експорту. Мета статті полягає у розробці комплексного підходу до управління вибором механізмів фінансування експорту підприємства в умовах глобальної невизначеності. У дослідженні використано методи класифікації, порівняльного аналізу, системного підходу, узагальнення та сценарного аналізу. Інформаційну базу становлять наукові праці українських і зарубіжних учених, аналітичні матеріали міжнародних організацій, звіти фінансових установ та узагальнені практики підприємств у сфері зовнішньоекономічної діяльності. За результатами дослідження систематизовано сучасні механізми фінансування експорту за критеріями економічних функцій, рівня ризикозахищеності, впливу на ліквідність та управлінської доцільності. Виокремлено основні групи факторів, що визначають вибір фінансового інструменту: контрактні, фінансові, ризикові, ринкові й інституційні. Розроблено матрицю вибору механізмів фінансування залежно від рівня ризику операції та потреби підприємства у ліквідності. Запропоновано інтегрований алгоритм прийняття управлінського рішення щодо фінансового супроводу експортного контракту. Встановлено, що в умовах глобальної нестабільності критерієм ефективності фінансового рішення виступає не лише мінімізація витрат на залучення ресурсу, а й здатність обраного механізму забезпечити стійкість операції та знизити ймовірність критичних втрат. Наукова новизна дослідження полягає у формуванні цілісного підходу до управління вибором механізмів фінансування експорту на основі поєднання критеріїв прибутковості, ризикозахищеності, ліквідності та стратегічних цілей розвитку підприємства. Практичне значення отриманих результатів полягає у можливості їх використання підприємствами під час планування експортних контрактів і побудові системи фінансового менеджменту.

**Ключові слова:** фінансування експорту; міжнародна торгівля; глобальна невизначеність; управління ризиками; ліквідність підприємства; інвестування; міжнародні економічні відносини.

**Рис.:** 2. **Табл.:** 3. **Бібл.:** 16.

**Моїсеєнко Тетяна Євгенівна** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри міжнародної економіки, Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського» (просп. Берестейський, 37, Київ, 03056, Україна)

**E-mail:** [moiseienko.tetiana@ill.kpi.ua](mailto:moiseienko.tetiana@ill.kpi.ua)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-2074-8062>

**Researcher ID:** <https://www.webofscience.com/wos/author/record/l-2755-2018>