

УДК 338.2:338.44+339.13

Ю. А. Грінченко,

к. е. н., доцент, доцент кафедри маркетингу та бізнес-адміністрування,

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

ORCID ID: 0000-0002-9439-5933

DOI: 10.32702/2306-6792.2020.5.36

## **ФОРМУВАННЯ МЕТОДИЧНИХ ЗАСАД ЯКІСНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ**

Yu. Hrinchenko,

PhD in Economics, associate professor of chair of marketing and business administration,

Odesa Mechnikov National University

### **THE METHODOLOGICAL FOUNDATIONS FOR QUALITATIVE ECONOMIC GROWTH OF THE AVIATION INDUSTRY**

У дослідженні проаналізовано темпи зростання підприємств літакобудування та ремонту України, а саме ДП "Антонов" та ПАТ "Моторсич" за 2015—2018 рр., такі як власний капітал, оборотні фінансові активи, фінансові, нефінансові та економічні активи, індикатор фінансової стійкості та залучений капітал. Проведене узагальнення внутрішніх галузевих аналогій, які пропонується формувати в залежності від моніторингу фактичних та нормативних рангів темпів зростання та на базі висновків порівняльного аналізу, дозволяє розробляти проекти галузевого співробітництва, поширювати кластерні утворення в авіаційній галузі. Порушення встановлених пропорцій та нормативів призводить безпосередньо до погіршення фінансово-економічного стану, зростання напруженості і нестачі фінансових ресурсів в авіаційній галузі. І навпаки, дотримання закладених пропорцій (особливо достатності власного капіталу) гарантує поліпшення фінансово-економічного становища, досягнення зони фінансової стійкості й закріплення позитивних тенденцій якісного економічного зростання. Перспективами подальших досліджень є розробка організаційного механізму вдосконалення розвитку авіаційної галузі України з метою відновлення літакобудування та ремонту з подальшою експансією на міжнародні ринки.

The research analyses the growth rates for aircraft manufacturers and maintenance companies in Ukraine, notably SE "Antonov" and JSC "Motorsich" for period of 2015—2019. The analyses focused on figures of equity, working capital, financial, non-financial and economic assets, indicator for financial sustainability and raised capital. The goal of the research is to generalize methodical foundations for evaluation of qualitative economic growth considering agents of the aviation industry, using the examples of aircraft manufacturers and maintenance and repair companies. The article presents the generalization of analogy comparisons of industries. It proposes to build the analogy depending on monitoring of actual and normative ranks for growth rates. The conclusions driven from the comparative analysis allow to develop projects for cluster formations in the aviation industry. The ranks can be measured on both actual and normative values and then compared to each other. If values are different it signals about disproportions of economic growth of the agents in the industry. The higher actual ranks compared to normative levels in case of SE "Antonov" indicate that capital accumulation lags behind borrowing and raising of investment funds, leading to deterioration of financial stability. The comparison of actual and normative ranks in case of JSC "Motorsich" shows less disproportions but reveal a quick deterioration of working capital situation, which endanger prospects for sound economic growth of the enterprise. The violations of proportions and normative indicators directly lead to deteriorations of financial-economic performance of

the industry, increase of financial instability and lack of financial resources. If the proportions are kept (especially in case of equity to asset ratio) the improvements of financial-economic performance can be achieved, the industry may move to the area of the financial sustainability and positive tendencies for economic growth of quality can be cemented. The perspectives of further research consist of formulation of organizational methods to support development of the aviation industry of Ukraine within goals to restore aircraft manufacturing maintenance and repair facilities and secure its expansion to international markets.

*Ключові слова: авіаційна галузь, якісне економічне зростання, літакобудування та ремонт, ранкінг.*

*Key words: aviation industry, qualitative economic growth, aircraft manufacturing and repair, ranking.*

### **ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ**

Авіаційна галузь України є об'єктом пріоритетної уваги з боку державної політики стимулювання економічного розвитку та посилення конкурентоспроможності національної економіки на світових ринках, бо Україна є одною з дев'яти країн світу, в яких створений замкнений технологічний цикл розробки та виробництва авіаційної техніки, в тому числі авіаційного ремонту [1; 2]. Авіаційна галузь також розглядається як один факторів забезпечення сталого розвитку світової економіки, цілі якого закладені в Конвенції ООН зі сталого розвитку [3]. Країни-підписанти цієї Конвенції взяли на себе зобов'язання сприяти досягненню цих цілей через розкриття економічного потенціалу територій, мінімізації впливу на довкілля, впровадження ширшого доступу до сучасних ринків більшої кількості населення. Виконання подібних зобов'язань потребує розгалуженої системи моніторингу розвитку авіаційної галузі. Методичні засади подібного моніторингу презентовані в попередніх дослідженнях автора, а саме комплексний підхід, що враховує фінансову, витратну, сервісну та виробничу складові роботи суб'єктів авіаційної галузі. Зазначене дослідження спрямовано на визначення ролі підприємств літакобудування та ремонту, як ключових агентів якісного економічного зростання авіаційної галузі України.

### **АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ**

Механізм міжгалузевої взаємодії в авіаційній галузі України ґрунтовно висвітлив

Голляк Ю.Б. [4]. Бронова Ю.Г. [5] висвітлює господарсько-правового забезпечення літакобудування. Капаруліна І. М. та Ареф'єва О. В. [6] розглядають сучасні тенденції розвитку світового ринку цивільного авіабудування. Скібіцька Л. І. [7] та Хохлова М.Ю. [8] пропонує визначити окремі задачі виходу авіабудівних підприємств на зовнішній ринок в умовах кризи. Останні висновки представників галузі свідчать про необхідність подолання перешкод відновлення серійного випуску літаків в Україні [9].

### **МЕТА І ЗАВДАННЯ СТАТТІ**

Метою даного дослідження є впровадження узагальненого підходу до оцінювання якісного зростання економічних агентів авіаційної галузі на прикладі підприємств літакобудування, обслуговування та ремонту. Для досягнення даної мети було вирішено низку завдань, а саме:

— виявлено неповноту системи критеріїв та показників оцінювання якісних показників зростання економічних агентів авіаційної галузі;

— сформовано гіпотезу щодо можливості встановлення рангів підприємств авіаційної галузі для виявлення внутрішніх галузевих аналогій;

— проведено аналіз темпів зростання фінансових, економічних та нефінансових активів, власного та залученого капіталу, індикатора фінансової стійкості ПАТ "Мотор Січ" та ДП "Антонов" за 2015—2018 рр.;

— обґрунтовано внутрішньогалузеві аналогії підприємств літакобудування та ремонту.

Таблиця 1. Ренкінг темпів зростання показників ПАТ "Мотор Січ" за 2015–2018 рр.

Показник	Фактичний темп зростання, %			Нормативний ранг	Фактичний ранг		
	2015 – 2016	2016 – 2017	2017 – 2018		2015 – 2016	2016 – 2017	2017 – 2018
Власний капітал	115,5	124,0	105,6	1	6	2	2
Оборотні фінансові активи	184,8	117,1	53,3	2	1	3	6
Фінансові активи	130,1	157,2	66,6	3	3	1	5
Економічні активи	122,4	115,3	101,3	4	4	4	3
Нефінансові активи	120,8	106,1	112,6	5	5	5	1
Індикатор фінансової стійкості	-146,3	-39,6	-194,3	6	7	7	7
Залучений капітал	137,6	99,5	91,6	7	2	6	4

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємства.

**ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ**

Оцінювання фінансової, витратної, сервісної та виробничої складових діяльності агентів авіаційної галузі дає можливість визначити фактичний стан кожної зі складових по агентах, що є формою вибору ефективного партнерства всередині галузі як по окремих транзакціях, так й у довгостроковій перспективі формування галузевого кластеру. Для ефективною ідентифікації якості управління розвитком потрібно спиратися саме на превентивне оцінювання. Для оцінки можливості економічного розвитку проведемо розрахунки темпів зростання показників підприємства з використанням моделі О. Грачова [10] та побудуємо відповідний ренкінг.

Під час побудови моделі використовуються не абсолютні показники, а темпи зростання (див. формулу 1):

$$T_{ВК} > T_{ОФА} > T_{ФА} > T_{ЕА} > T_{НФА} > T_{ІНДф} > T_{ЗК}$$

(формула 1).

- де T — темпи зростання;
- ВК — власний капітал;
- ОФА — оборотні фінансові активи;
- ФА — фінансові активи;
- ЕА — економічні активи;
- НФА — нефінансові активи;
- ІНДф — індикатор фінансової стійкості;
- ЗК — залучений капітал.

Фінансові активи включають у себе значення всієї дебіторської заборгованості, фінансових інвестицій та грошових коштів, а до оборотних фінансових активів відносяться тільки значення грошових коштів. Економічні активи — це значення всіх активів підприємства. Нефінансові активи розраховуються як різниця економічних активів і фінансових активів. Індикатор фінансової стійкості — ці різниця між фінансовими активами та залученим капіталом.

Якщо по результату аналізу даних виявиться високий ступень співпадіння рангів фактичного та нормативного значень, підприємство

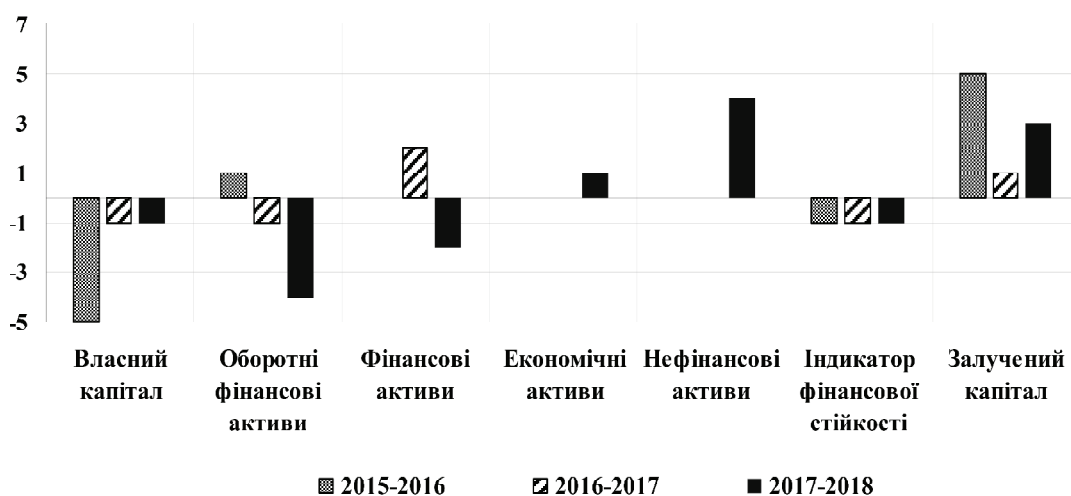


Рис. 1. Відхилення фактичних рангів від нормативного значення рангів ПАТ "Мотор Січ" за 2015–2018 рр.

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємства.

**Таблиця 2. Нормативні та фактичні ранги ПАТ "Мотор Січ" за 2017–2018 рр.**

Темпи зростання	Ранги						
	1	2	3	4	5	6	7
Темпи зростання власного капіталу	R	F					
Темпи зростання оборотних фінансових активів		R				F	
Темпи зростання фінансових активів			R		F		
Темпи зростання економічних активів			F	R			
Темпи зростання нефінансових активів	F				R		
Темпи зростання індикатора фінансової стійкості						R	F
Темпи зростання залученого капіталу				F			R

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємства.

має більший потенціал для якісного збалансованого економічного зростання. Суттєві розбіжності, свідчать про протилежну ситуацію, порушення пропорцій розвитку та посилення ризиків фінансового та економічного характеру.

Отриманий перелік показників порівнюємо з нормативним переліком показників, в якому найбільший ранг (1) присвоєно темпу зростання власного капіталу, а найменший — темпу зростання залученого капіталу.

Як видно з рисунка 1, показник темпу зростання власного капіталу в 2015–2016 рр., значення якого має бути найбільшим, відстає від нормативних вимог на 5 рангів, а показник темпу зростання залученого капіталу навпаки випереджає розвиток порівняно з його нормативним значенням на 5 рангів. Це обумовлено, тим, що показник власного капіталу, окрім показника індикатора фінансової стабільності, мав найменший темп зростання. В той час, як середній темп зростання всіх показників активів складав 39,5%, а залученого капіталу — 37,5%, значення показника власного капіталу зросло лише на 15,5%. Такі обставини свідчать про необхідність змін фактичних темпів зростання

відповідно до їхніх нормативних рангів. Зростання значення показника залученого капіталу на 2440 млн грн у 2016 році порівняно з 2015 роком пов'язано зі збільшенням довгострокових зобов'язань на 1934 млн грн. Індикатор фінансової стабільності має найнижчий ранг, бо показник має від'ємне значення, внаслідок того, що обсяг залучених коштів майже вдвічі перевищує фінансові активи, тобто високоліквідні активи підприємства. Серед показників активів фактичний та нормативний ранг відрізняється тільки у показника оборотних активів, бо темп зростання цього показника склав 84,5% в 2015–2016 рр., а інші показники активів зросли не більше, ніж на 30%.

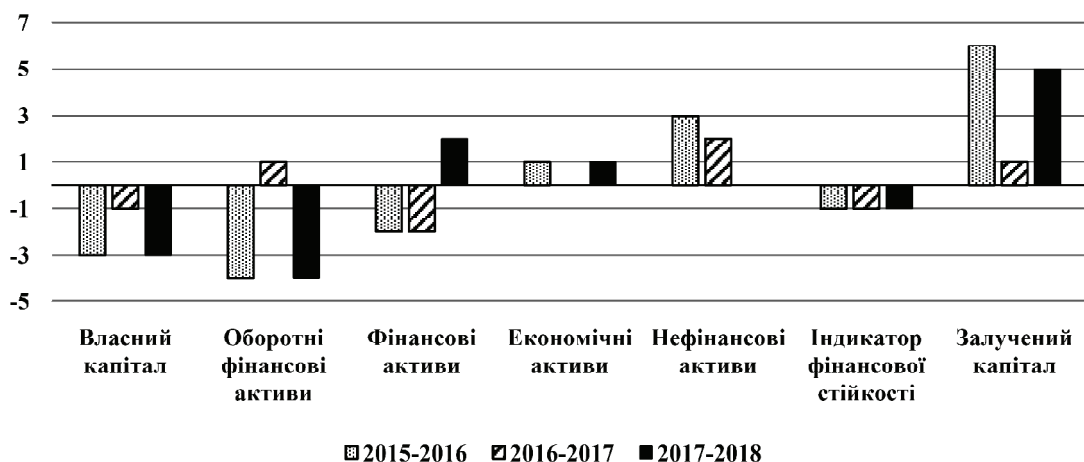
У 2016–2017 рр. найбільше відхилення від нормативного рангу показав показник темпу зростання фінансових активів, перемістившись з третього нормативного рангу на перший фактичний. Основним чинником зміни рангу стало збільшення дебіторської заборгованості за продукцію, товари, роботи, послуги на 2003 млн грн, що склало 77% від обсягу зростання значення показника фінансових активів. Індикатор фінансової стабільності має найнижчий ранг, бо показника має від'ємне значення, але порівняно з його значенням у попередній період, він значно поліпшився завдяки майже незмінному темпу зростання залученого капіталу і зростанню фінансових активів на 57%. Фактичні ранги темпів зростання нефінансових та економічних активів відповідають їх нормативним рангам, а фактичні ранги темпів зростання власного капіталу та оборотних фінансових активів відстали на 1 ранг від їх нормативних значень. Зміна рангу цих показників пов'язана з тим, що темп зростання фінансових активів, який за нормативним рангом знаходиться нижче них, мав більший темп зростання.

Зменшення обсягу грошових коштів на рахунках вдвічі в 2018 році порівняно з 2017 роком вплинуло на зниження показника темпів

**Таблиця 3. Ренкінг темпів зростання показників ДП "Антонов" за 2015–2018 рр.**

Показник	Фактичний темп зростання, %			Нормативний ранг	Фактичний ранг		
	2015 – 2016	2016 – 2017	2017 – 2018		2015 – 2016	2016 – 2017	2017 – 2018
Власний капітал	102,17	232,41	108,76	1	4	2	4
Оборотні фінансові активи	50,61	302,88	52,98	2	6	1	6
Фінансові активи	96,50	172,17	115,38	3	5	5	1
Економічні активи	114,29	183,37	109,78	4	3	4	3
Нефінансові активи	121,71	187,07	108,08	5	2	3	5
Індикатор фінансової стійкості	-197,81	-95,87	-104,75	6	7	7	7
Залучений капітал	129,82	133,93	111,57	7	1	6	2

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємства.



**Рис. 2. Відхилення фактичних рангів від нормативного значення рангів ДП "Антонов" за 2015–2018 рр.**

зростання оборотних фінансових активів та фінансових активів і в свою чергу на зниження їх рангів на чотири і дві позиції відповідно.

Найбільший темп зростання серед всіх показників у 2017–2018 рр. показав показник нефінансових активів у розмірі 12,6%, що значно випередило його фактичний ранг порівняно з нормативним рангом, як видно з таблиці 2.

Темп зростання залученого капіталу зменшився на 8,4%, але за рахунок більшої динаміки зниження показників фінансових та оборотних фінансових активів, його фактичний ранг показав розвиток, піднявшись на 3 позиції.

Таким чином, порушення встановлених пропорцій та нормативів призводить безпосередньо до погіршення фінансово-економічного стану, зростання напруженості і нестачі фінансових ресурсів. І навпаки, дотримання закладених пропорцій (особливо достатності власного капіталу) гарантує поліпшення фінансово-економічного становища, досягнення зони фінансової стійкості й закріплення позитивних тенденцій розвитку.

У таблиці 3 наведено ренкінг темпів зростання показників ДП "Антонов", — підприємство авіаційного будівництва, яке реалізує повний цикл створення сучасних літаків — від передпроектних наукових досліджень до будівництва, випробувань, сертифікації, серійного виробництва й післяпродажного обслуговування, проводить модифікація пасажирських, транспортних і спеціалізованих літаків.

Згідно з розрахунками представлених у таблиці 3, в 2015–2016 рр. найбільше відхилення від нормативного рангу показав показник темпу зростання залученого капіталу, перемістившись з сьомого нормативного рангу на перший фактичний. Основним чинником зміни рангу стало збільшення дебіторської заборгованості за продукцію, товари, роботи та послуги на 636 млн грн, що склало 75% від обсягу зростання значення показника залученого капіталу. Також цьому сприяли незначні темпи зростання інших показників. На чотири позиції в ренкінгу темпів зростання відстав показник оборотних фінансових активів, зменшившись на

**Таблиця 4. Нормативні та фактичні ранги ДП "Антонов" за 2017–2018 рр.**

Темпи зростання	Ранги						
	1	2	3	4	5	6	7
Темпи зростання власного капіталу	R			F			
Темпи зростання оборотних фінансових активів		R				F	
Темпи зростання фінансових активів	F		R				
Темпи зростання економічних активів			F	R			
Темпи зростання нефінансових активів					R F		
Темпи зростання індикатора фінансової стійкості						R	F
Темпи зростання залученого капіталу		F					R

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємства.

344 млн грн, що вдвічі менше значення даного показника роком раніше.

Як видно з рисунка 2, показник фінансових активів, до складу якого входить значення оборотних фінансових активів, зменшився лише на 67 млн грн, за рахунок того, що 2016 році порівняно з 2015 роком обсяг дебіторської заборгованості збільшився на 277 млн грн, але все одно темп зростання показника втратив дві позиції порівняно з нормативним рангом. Зменшення показника фінансових активів і водночас збільшення значення економічних активів на 14,3%, вплинули на більш значний темп зростання нефінансових активів, які зайняли фактичний ранг 2, при нормативному рангу 5.

У 2017 році порівняно з 2016 роком значних відхилень фактичних рангів від нормативних не відбулося, на відміну від попереднього періоду. Найбільші відхилення в рангах відбулися у показників темпу зростання фінансових активів і темпу зростання нефінансових активів. Темп зростання фінансових активів втратив два ранги порівняно з нормативним значенням, а темп зростання нефінансових активів навпаки піднявся на дві позиції в фактичному ранкінгу. Сукупне значення цих показників, яким є значення показника економічних активів зросло на 83,37%, але фактичний ранг темпу зростання цього показника відповідає його нормативному рангу. Подібний результат пояснюється тим, що темп зростання нефінансових активів був більшим темпу зростання фінансових активів, що зменшило частку останніх в обсязі економічних активів з 25% у 2016 році до 23% у 2017 році і знизило можливості для економічного розвитку підприємства. В порівнянні з попереднім періодом значних змін зазнав фактичний ранг темпу зростання оборотних фінансових активів. При нормативному ранзі 2, в попередньому періоді даний показник мав фактичний ранг 6, а в 2016—2017 рр., він показав темп зростання у 303%, таким чином зайнявши фактичний ранг 1.

Для можливостей економічного розвитку підприємства важливо, щоб значення показників, які мають нижчий ранг, мали нижчий темп зростання. Але згідно з даними представленими в таблиці 4, в 2017—2018 рр. темп зростання залученого капіталу, який має найнижчий нормативний ранг 7, був найбільшим, за виключення темпу зростання фінансових активів.

Найбільше відставання від нормативних вимог продемонстрував темп зростання оборотних фінансових активів, втративши 4 ранги, внаслідок зменшення значення даних активів майже в двічі. Порівняно з попереднім періодом найбільше зростання фактичного рангу

показав показник темпу зростання фінансових активів, перемістившись з п'ятого рангу на перший. Основним чинником зміни рангу стало збільшення дебіторської заборгованості за продукцію, товари, роботи, послуги на 954 млн грн, навіть у разі зменшення обсягу грошових коштів на 500 млн грн. Індикатор фінансової стійкості має найнижчий ранг, бо показник має від'ємне значення, внаслідок того, що обсяг залучених коштів майже у півтора рази перевищує фінансові активи, тобто високоліквідні активи підприємства.

За результатами проведеного моніторингу можливо дійти висновків, що ПАТ "Мотор Січ" забезпечує зростання насамперед за рахунок власного капіталу, але фінансування насамперед спрямовується в економічні та нефінансові активи. Така ситуація, з одного боку, пояснюється потребою в оновленні основних фондів, що може свідчити про готовність підприємства підвищити рівень продуктивності, але, з іншого боку, скорочення оборотних фондів несе певні фінансові ризики, особливо з точки зору ліквідності. Щодо ДП "Антонов" то загрозливою тенденцією фінансування зростання активів відбувається насамперед за рахунок залученого капіталу, водночас також спостерігаються сповільнені темпи зростання оборотних фондів, що може свідчити про незбалансоване зростання активів. За період 2015—2018 років ПАТ "Мотор Січ" виправив дисбаланс із зростанням власного капіталу у порівнянні із залученим капіталом, але значного погіршилися ситуація з оборотними фінансовими коштами. Подібна ситуація спостерігається на ДП "Антонов", що може свідчити про системну проблему в галузі, пов'язану з недостатніми можливостями збільшення власного капіталу, вимивання оборотного капіталу та все більше покладання задач із фінансування розвитку на залучений капітал. З точки зору якісного економічного зростання в галузі держава підтримка в умовах перспектив швидкого розвитку галузі за сприятливою ринковою ситуацією має бути спрямована на забезпечення власного капіталу та своєчасне поповнення оборотних фондів, потрібних для ідентифікації виробничих процесів.

#### **ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК В ЦЬОМУ НАПРЯМКУ**

Отже, науковою новизною одержаних результатів дослідження є:

— створення засад встановлення аналогій суб'єктів авіаційної галузі на прикладі під-

приємств літакобудування та ремонту. Завдяки аналогії темпів зростання активів, індикатора фінансової стійкості, власного та запозиченого капіталу державний регулятор може проводити компаративний аналіз із нормативного рангами, з одного боку, та моніторинг відповідності темпів зростання — з іншого. За рахунок збігу чи невідповідності можливе взаємне підсилення чи відмова від окремих проєктів;

— мапування та візуалізації якісного зростання економічних агентів авіаційної галузі, що дозволить проводити моніторинг оперативно та системно й формулювати практичні рекомендації для кластерної взаємодії та відновлення повного циклу літакобудування в Україні.

#### Література:

1. Про розвиток літакобудівної промисловості: Закон України від 12.07.2001 р. № 2660-III (із змін., редакція від 01.01.2017). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2660-14> (дата звернення: 17.02.2020).

2. Про затвердження переліку суб'єктів літакобудування, щодо яких запроваджуються тимчасові заходи державної підтримки: Постанова Кабінету Міністрів України від 09.06.2010 р. № 405 (із змін., редакція від 27.04.2019). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/405-2010-п> (дата звернення: 21.02.2020).

3. Sustainable Development Goals and Aviation. 2017. URL: <https://aviationbenefits.org/un-sustainable-development-goals/sustainable-development-goals-and-aviation/> (дата звернення: 21.01.2020).

4. Голляк Ю.Б. Економічний механізм реалізації міжгалузевої взаємодії в авіаційній промисловості України: автореф. дис.... д-ра екон. наук: 08.00.03; Київський нац. ун-т технологій та дизайну. Київ, 2011. 40 с.

5. Бронова Ю.Г. Літакобудівна галузь як об'єкт господарсько-правового забезпечення. Юрист України. 2014. № 1. С. 67—74.

6. Капаруліна І.М., Ареф'єва О.В. Сучасні тенденції розвитку світового ринку цивільного авіабудування. Сталий розвиток економіки. 2013. № 2. С. 7—11.

7. Скібіцька Л.І. Аспекти виходу авіабудівних підприємств на зовнішній ринок в умовах кризи. Економіка розвитку. 2014. № 3 (71). С. 54—59.

8. Хохлова М.—Ю. Особливості міжнародного економічного співробітництва підприємств галузі літакобудування України. Управління розвитком. 2012. № 3 (169). С. 43—46.

9. Плахута В. Авіаційна промисловість України — на бриючому польоті... Цензор.НЕТ. 2019.

18 декабря. URL: [https://censor.net.ua/resonance/3166008/avatsyina\\_promislovst\\_ukrani\\_na\\_briyuchomu\\_polot](https://censor.net.ua/resonance/3166008/avatsyina_promislovst_ukrani_na_briyuchomu_polot) (дата звернення: 06.02.2020).

10. Грачев А.В. Анализ и управление финансовой устойчивостью предприятия: учеб.-практ. пособие / А.В. Грачев. М., Финпресс, 2002. 208 с.

#### References:

1. The Verkhovna Rada of Ukraine (2017), The Law of Ukraine "On the development of the aircraft industry", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2660-14> (Accessed 17 February 2020).

2. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2019), Resolution "On approval of the list of subjects of aircraft construction for which temporary measures of state support are being introduced", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/405-2010-п> (Accessed 21 February 2020).

3. Aviation Benefits Beyond Borders (2017), "Sustainable Development Goals and Aviation", available at: <https://aviationbenefits.org/un-sustainable-development-goals/sustainable-development-goals-and-aviation/> (Accessed 21 January 2020).

4. Holliak, Yu.B. (2011), "The economic mechanism of implementation of interbranch interaction in the aviation industry of Ukraine", Abstract of Ph.D. dissertation, Economics and Management of the National Economy, Kyiv National University of Technology and Design, Kyiv, Ukraine.

5. Bronova, Yu. H. (2014), "The aircraft industry as an object of economic and legal support", Yuryst Ukrainy, vol. 1, pp. 67—74.

6. Kaparulina, I. M. and Arefieva, O. V. (2013), "Current trends in the development of the world market of civil aviation", Stalyj rozvytok ekonomiky, vol. 2, pp. 7—11.

7. Skibitska, L. I. (2014), "Aspects of access of aviation construction enterprises to the foreign market in a crisis", Ekonomika rozvytku, No. 3, Vol. 71, pp. 54—59.

8. Khokhlova, M. Yu. (2012), "Features of international economic cooperation of enterprises of the aircraft industry of Ukraine", Upravlinnia rozvytkom, No. 3, Vol. 169, pp. 43—46.

9. Plakhuta, V. (2019), "The aviation industry of Ukraine — on a shaving flight", Censor.NET, [Online], available at: [https://censor.net.ua/resonance/3166008/avatsyina\\_promislovst\\_ukrani\\_na\\_briyuchomu\\_polot](https://censor.net.ua/resonance/3166008/avatsyina_promislovst_ukrani_na_briyuchomu_polot) (Accessed 06 February 2020).

10. Grachjov, A.V. (2002), Analiz i upravlenie finansovoj ustojchivost'ju predpriyatija: ucheb.-prakt. posobie [Analysis and solvency management of an enterprize], Finpress, Moscow, Russia.

Стаття надійшла до редакції 09.03.2020 р.