

**Кривоконь О. Г.**

*д. істор. н., ст. наук. співробітник,*

*Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»*

*e-mail: kryvokon.og@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-2495-7371*

**Кривоконь М. О.**

*асистент,*

*Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»*

*e-mail: maryna.a.kr@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-0228-6538*

## **ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ НА АВІАБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ УКРАЇНИ**

**Анотація.** У статті розглянуто особливості проблематики та здійснення фінансового менеджменту вітчизняними підприємствами авіабудування. Висвітлено особливості стану та перспектив розвитку авіабудівної галузі України та окреслено її проблеми. Серед них: відсутність серійного виробництва, руйнування ринку комплектуючих для авіатехніки, не систематичність державного управління підприємствами, тривала відмова від оновлення основних фондів.

Проаналізовано фінансово-економічний стан одного із суб'єктів галузі (Харківського державного авіаційного виробничого підприємства), на основі чого визначено можливі шляхи розвитку літакобудівних підприємств. Зокрема наголошується, що відновлення галузі можливе за умови широкомасштабної модернізації виробничих потужностей та реструктуризації наявних боргів, що погіршує їх інвестиційну привабливість. Одним з проблемних факторів названо вимивання обігових коштів на невиробничі цілі, яке має бути зупинене шляхом виконання завдань фінансового оздоровлення підприємств галузі в рамках єдиної стратегії розвитку.

Враховуючи особливості та потреби галузі вітчизняного авіабудування визначено, що стратегія фінансового менеджменту має ґрунтуватись на необхідності забезпечення швидкого переходу до рентабельного виробництва. Серед джерел фінансування, які мають забезпечити антикризову стратегію, названо наступні: іноземні інвестиції та спільне виробництво за наявності державних гарантій.

У статті робиться висновок, що причини кризи на підприємствах вітчизняного авіабудування мають системний характер і потребують глибокого переосмислення такої функції держави, як ефективне управління і адекватний розвиток специфічних державних активів, а саме – розвитку високотехнологічних підприємств зі значною часткою інтелектуальної складової. Враховуючи наведені в публікації дані щодо поточного стану підприємств авіабудування, лише дієва реструктуризація з частковим списанням заборгованостей, ріст яких і викликав необхідність здійснення фінансової санації, дозволить почати шлях інноваційного розвитку та ефективного фінансового менеджменту. Невідкладним першим кроком задля виходу із ситуації можна вважати принципову реорганізацію великих підприємств та створення нових, невеликих і компактних, за світовими стандартами, які будуть створювати літаки лише конкретних моделей відповідно до ринкового попиту.

**Ключові слова:** авіабудування, фінансовий менеджмент, інвестиції, фінансова стратегія, стратегічний розвиток, інвестиційна привабливість.

Формул: 0; рис.: 3, табл.: 1, бібл.: 16

**Kryvokon O. G.**

*Doctor of Historical Sciences, Senior Research Fellow,*

*National Technical University "Kharkiv Polytechnic Institute"*

*e-mail: kryvokon.og@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-2495-7371*

**Kryvokon M. O.**  
*Assistant,*  
*National Technical University "Kharkiv Polytechnic Institute"*  
*e-mail: maryna.a.kr@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-0228-6538*

## **FEATURES OF FINANCIAL MANAGEMENT ON AVIATION ENGINEERING ENTERPRISES OF UKRAINE**

**Abstract.** The article discusses the peculiarities of problems and implementation of financial management at domestic enterprises of aviation engineering. The peculiarities of the state and prospects of the aircraft building industry in Ukraine are highlighted and its problems are outlined. Among them could be named the following: the lack of serial production, the destruction of the market components for aircraft, the non-systematic state management of enterprises and the continued refusal to renew fixed assets.

The financial-economic state of one of the subjects of the industry (Kharkiv State Aviation Manufacturing Company) is analyzed, based on which the possible ways of development of aircraft engineering enterprises are determined. In particular, it is noted that the restoration of the industry is possible under the condition of production capacities large-scale modernization and restructuring of available debts that worsens investment attractiveness. One of the problem factors is the flushing of working capital for non-production purposes that should be stopped by fulfilling the tasks of financial rehabilitation of the industry within the framework of a single development strategy.

Taking into account the specifics and needs of the domestic aircraft industry it has been determined that the financial management strategy should be based on the need to ensure a rapid transition to cost-effective production. Among the sources of financing that the crisis strategy must provide the following are called: foreign investments and joint production with the presence of state guarantees.

The article concludes that the causes of the crisis in the domestic aircraft industry are systematic and require a profound rethinking of such state functions as effective management and adequate development of specific state assets, namely, the development of high-tech enterprises with a significant share of the intellectual component. Taking into account the data presented in the publication about the current state of the enterprises of aircraft industry, only effective restructuring with a partial write-off of debts, the growth of which caused the need for financial rehabilitation, will allow starting the path of innovative development and effective financial management. An urgent first step in order to break the situation can be considered a fundamental reorganization of large enterprises and the creation of new, small and compact according to world standards that will create only specific models of aircrafts in accordance with market demand.

**Key words:** aviation engineering, financial management, investments, financial strategy, strategic development, investment attractiveness.

Formulas: 0; fig.: 3, tabl.: 1, bibl.: 16

**Кривоконь А. Г.**  
*д. истор. н., ст. научн. сотрудник, Национальный технический университет*  
*«Харьковский политехнический институт»*  
*e-mail: kryvokon.og@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-2495-7371*

**Кривоконь М. А.**  
*ассистент, Национальный технический университет*  
*«Харьковский политехнический институт»*  
*e-mail: maryna.a.kr@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-0228-6538*

## **ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВОГО МЕНЕДЖМЕНТА НА АВИАСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ УКРАИНЫ**

**Аннотация.** В статье рассмотрены проблемы и особенности осуществления финансового менеджмента отечественными предприятиями авиастроения. В частности, проанализировано финансово-экономическое положение одного из субъектов отрасли, на

основани чого виділені труднощі розвитку самолетостроительних підприємств, погіршуючі їх інвестиційну привлекательність. Представлені варіанти стратегічного розвитку авіастроєння України шляхом впровадження ефективної фінансової стратегії.

**Ключові слова:** авіастроєння, фінансовий менеджмент, інвестиції, фінансова стратегія, стратегічне розвитку, інвестиційна привлекательність.

Формул: 0; рис.: 3, табл.: 1, библ.: 16

**Вступ.** Сучасний стан економіки України вимагає запровадження оновленої системи управління боргами та здійснення зваженої інвестиційної політики. Фінансово економічна криза наразі має вплив на всі вітчизняні сфери господарювання, що призводить до занепаду донедавна успішних і перспективних виробництв. Прикро констатувати, але усі негативні фінансово-економічні тенденції є притаманними і такій важливій галузі нашої держави як авіабудування. Ми неодноразово у засобах масової інформації детально характеризували актуальний критичний стан і гострі проблеми у сфері створення і виробництва вітчизняних літаків [1]. Нижче наведемо лише деякі тези на підтвердження висловленої позиції.

1. В Україні (на державних підприємствах) з 2016 року не випущено жодного літака, що свідчить про зупинку їх серійного виробництва.

2. Внаслідок війни з Росією відбулося руйнування внутрішнього та зовнішнього ринку авіаційної техніки, що зумовлене, передусім тим, що приблизно 70-75 відсотків комплектуючих для літакобудування надходило з Російської Федерації.

3. Управління підприємствами авіабудівної галузі здійснювалося безсистемно, при відсутності довготривалої державної політики та підтримки на законодавчому рівні. І хоча в червні 2018 року урядом була схвалена «Стратегія відродження вітчизняного авіабудування на період до 2022 року» [2], даний документ носить досить неконкретний, декларативний і формальний підхід, а тому навряд чи зможе сприяти збереженню та відтворенню галузі. Приміром, означена стратегія розрахована на доволі короткий період – 4 роки, тоді як, наприклад, модернізація з імпортозаміщенням та сертифікацією літаків АН-148,158 чи 178 потребує як мінімум 5-6 років.

Стосовно ж самих літакобудівних підприємств, то в них повністю відсутні механізми саморозвитку та самоорганізації, і вони щороку лише погіршують свої фінансово-господарські показники.

4. Через постійне старіння основних фондів та стендових і дослідницьких баз (зношення фондів складає 80%), відсутність інвестицій у наукову та проектну діяльність, зниження кваліфікації кадрів через брак міжпоколінної взаємодії та небажання значної частки конструкторів «радянської доби» працювати в інтересах України, опановуючи при цьому новітні (зокрема, і ІТ) технології, відбувається стрімке відставання галузі від світового рівня. Беручи до уваги швидкий розвиток світових технологій авіації, вітчизняні літаки значно відстали та потребують модернізації.

Відтак, для розробки дієвих варіантів інвестиційної стратегії галузі актуальним є дослідження реального стану речей та розробка та впровадження механізмів фінансового менеджменту за новітніми світовими стандартами, які, на відміну від існуючих (що лишилися ще від радянських часів), враховують інтереси не керівництва чи колективу, а саме розвитку підприємства як суб'єкта з центром прибутку.

**Аналіз досліджень та постановка завдання.** Питанням дослідження теоретичних та практичних аспектів розвитку авіаційної промисловості України присвячені праці вітчизняних та зарубіжних вчених, зокрема таких як І. Геєць, Н. Горбаль, С. Ковалівська, А. Калиновський, О. Свеженцев, О. Фарат та ін. [3,4,5,6,7]. Теоретичні та методичні аспекти стратегічного фінансового менеджменту підприємств, фінансово-інвестиційного механізму розглядаються в наукових працях провідних науковців, таких як, І. Бланка, А. Грачова, Г. Кірейцева, О. Ковалюка, Л. Костирко, Л. Лігоненко, В. Опаріна та інших [8,9,10,11,12,13,14].

В даній публікації маємо на меті проаналізувати стан фінансових показників деяких авіабудівних підприємств та розглянути варіанти механізмів їх фінансового менеджменту у контексті стратегічного розвитку галузі в цілому.

**Результати дослідження.** На ринку літаків існує жорстка конкуренція, що супроводжується постійними новаціями не тільки технологічного характеру, але й у системі маркетингу, організації виробництва та фінансовій сфері. На глобальному ринку конкурують не лише продукти (літаки), а й ефективні корпорації за допомогою своїх ресурсів і компетенцій, тому виникає потреба трансформації самої моделі організації діяльності. Особливістю авіабудування як галузі є високий рівень державного регулювання та необхідність поєднання ринкових методів управління з досить жорстким адмініструванням.

Наразі сектор українського авіабудування представлений двома найбільшими заводами – виробниками літаків. Це ДП «Антонов» та Харківське державне авіаційне виробниче підприємство (далі – ХДАВП). Перше підприємство функціонує переважно за рахунок оборотних коштів від здійснення авіаперевезень, а друге упродовж минулого року виживає, здійснюючи технічне обслуговування старих літаків власного виробництва. Як для ДП «Антонов», так і для ХДАВП характерним є низьке значення основних фінансово-господарських показників за останнє десятиріччя.

За статистичними даними [15,16] функціонування вітчизняної галузі авіабудування протягом 2008-2017 рр. характеризується збитковістю (рис. 1) та падінням середньооблікової чисельності працюючих (рис. 2).

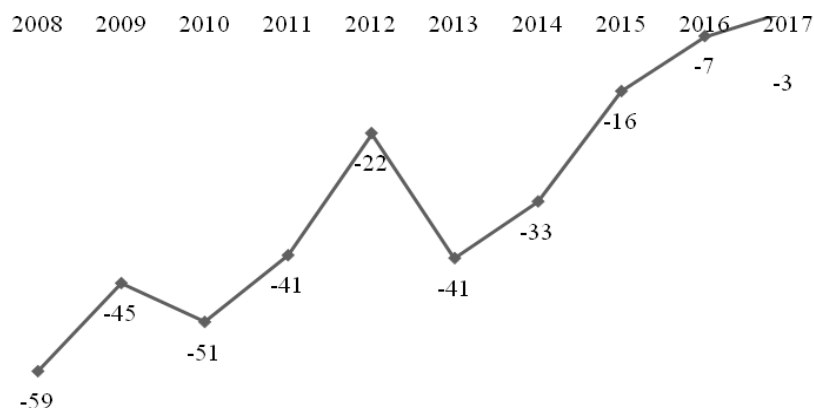


Рис. 1 – Фінансовий результат діяльності ХДАВП, млн. дол. США

Головною причиною збитковості діяльності підприємств є недостатнє завантаження виробничих потужностей через тимчасову втрату традиційних ринків збуту та надвисокі витрати на обслуговування боргів, які сформувалися у попередні періоди.

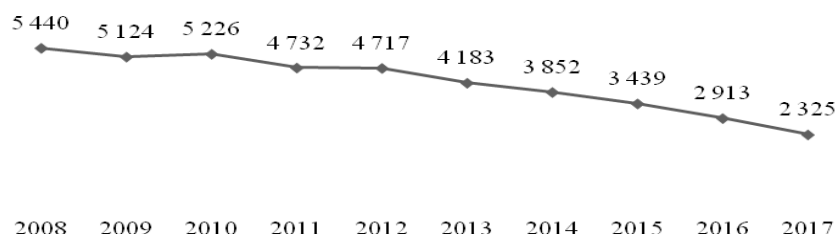


Рис. 2 – Середньооблікова чисельність робітників на ХДАВП, осіб

Низькі показники пов'язані, у першу чергу, зі зниженням виробництва та продажів завершених модернізованих літаків, тобто зі скороченням виручки від реалізації продукції

(рис. 3). Так, на ХДАВП доходи почали знижуватись з 2012 року, коли були скорочені державні замовлення. З 2015 року державна підтримка підприємства вже не проводилась.

На наш погляд, для вирішення планових завдань, які стоять перед ХДАВП, необхідно провести широкомасштабну модернізацію виробничих потужностей. Загальна потреба в коштах на повну модернізацію виробничих потужностей підприємства складає близько 1,5 млрд. грн. Розрахунковий термін окупності витрат на модернізацію потужностей складає від 4 до 5 років. Нажаль, вказані кошти на модернізацію на підприємстві сьогодні відсутні. Проте затримка виконання заходів з фінансування модернізації виробничих потужностей призведе до консервації «вузьких місць» виробництва, збільшення часу та коштів на проведення ремонту обладнання, збільшення технологічного відставання від авіабудівних підприємств інших країн.

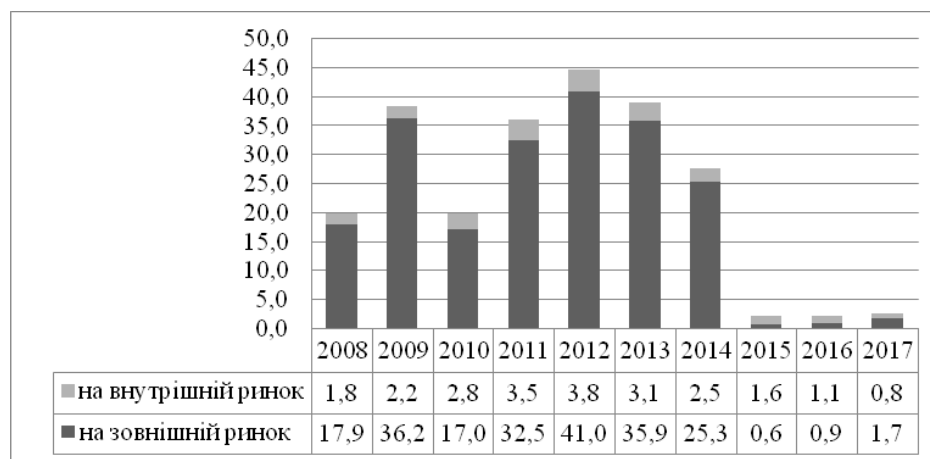


Рис. 3 – Виручка від реалізації ХДАВП, млн. дол. США

Фактичний обсяг капітальних інвестицій у період 2012-2015 рр. склав 93 276 тис. грн., у т.ч. у 2012 р. 32 214 тис. грн., у 2013 р. 37 750 тис. грн., у 2014 р. 21 546 тис. грн., у 2015 р. – 1 766 тис. грн (таблиця 1). Переважно, це введення в дію нового оснащення для виробництва літаків та їх агрегатів, що дозволяє економити трудові та матеріальні ресурси, скоротити виробничий цикл та зменшити витрати на виробництво продукції. Джерело інвестицій – амортизаційні відрахування.

Таблиця 1

#### Капітальні інвестиції у розвиток ХДАВП

Показник	2012	2013	2014	2015	Разом 2012-2015
Капітальні інвестиції, усього, у тому числі:	32 214	37 750	21 546	1 766	93 276
капітальне будівництво	0	347	0	0	347
придбання (виготовлення) основних засобів	1 655	2 316	6 125	51	10 147
придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів	18 529	20 875	0	776	40 180
придбання (створення) нематеріальних активів	274	21	28	27	350
модернізація, модифікація (добудова, реконструкція) основних засобів	11 756	14 191	15 393	912	42 252

Відсутність фінансування та інвестицій призвела до зростання заборгованості підприємств, що, у свою чергу, викликало ініціацію процедури банкрутства ХДАВП.

Основний обсяг заборгованості Харківського підприємства – це заборгованість перед державним бюджетом, яка виникла внаслідок виконання Міністерством фінансів України зобов'язань за наданою державною гарантією у розмірі 2,1 млрд. грн.. Також значна заборгованість виникла за безвідсотковим кредитом, отриманим згідно розпорядження КМУ від 22.04.2009 у розмірі 155,8 млн. грн. У зв'язку зі зміною структури державного фінансування галузі виникла і заборгованість перед Пенсійним фондом та іншими фондами соціального страхування у розмірі 100,2 млн. грн.

Вказана заборгованість загострює фінансово-економічний стан підприємства та призводить до наступних негативних наслідків:

- вимивання обігових коштів на невиробничі потреби, уповільнення процесу зростання обсягів виробництва,
- погіршення фінансово-економічних показників, що знижує рейтингову оцінку підприємства при розгляді пропозицій щодо надання кредиту та на ринку цінних паперів,
- впровадження санкцій проти підприємства, у т.ч. міжнародних, що ставить під загрозу виробничу програму 2017 - 2020 рр. та може знецінити зусилля щодо виводу підприємства з кризового стану.

Підприємство не має власних обігових коштів для погашення вказаних видів кредиторської заборгованості та потребує державної підтримки у вирішенні цих питань.

З метою недопущення вимивання обігових коштів на невиробничі цілі та покращення інвестиційної привабливості підприємства необхідно здійснити заходи щодо завершення процесу фінансового оздоровлення ХДАВП.

Необхідність формування фінансової стратегії в рамках загальної стратегії розвитку підприємства зумовлена наступними причинами:

- диверсифікацією діяльності великих підприємств на різних територіальних, товарних та фінансових ринках;
- необхідністю визначення джерел фінансування розвитку підприємства;
- наявністю єдиної мети при визначенні стратегічних орієнтирів.

Відомо, що фінансова стратегія є системою заходів, необхідних для досягнення загальної мети функціонування підприємства шляхом координації, розподілу та ефективного використання фінансових ресурсів підприємства. Вибір методів та прийомів фінансового управління залежить, насамперед, від його мети, визначеної сучасними ринковими викликами та станом підприємства.

Поняття мети загального і фінансового менеджменту підприємства на сьогодні, в вітчизняній науковій літературі та на практиці є питанням дискусійним. Окремі науковці та практики дотримуються різних теорій щодо її визначення і, відповідно, шляхів досягнення [8,10,13,14]. Найбільш розповсюдженою є думка, що метою фінансового менеджменту є забезпечення максимального доходу, яку пов'язують з рентабельністю, зростанням прибутку та зменшенням витрат. Бланк І.О. визначає її як максимізацію добробуту власників в поточному та майбутніх періодах. При цьому виникає проблема невизначеності поняття «добробут» і правомірність його використання в системі економічних категорій.

Інші дослідники вважають, що в основі діяльності підприємства та його керівництва є прагнення збільшення обсягів виробництва та реалізації. Обґрунтовується це тим, що більшість менеджерів пов'язує своє становище (заробітна плата, соціальний статус, становище в суспільстві) з обсягами діяльності підприємства більшим чином, ніж з його прибутковістю [9,11,12].

Якщо враховувати особливості та потреби галузі вітчизняного авіабудування, то стратегія фінансового менеджменту має враховувати необхідність забезпечення швидкого переходу до рентабельного виробництва.

Вихід на рівень рентабельності можливий за умови стрімкого збільшення обсягів виробництва та реалізації літакобудівної продукції з паралельним вирішенням погашення боргів минулих періодів.

Виробничий цикл середнього та легкого літака марки «Ан» за умови своєчасного комплектування покупними виробами та матеріалами складає 18-20 місяців. При цьому

більшість постачальників здійснюють поставки комплектуючих виробів за умови передоплати за 3-6 місяців до строку поставки. Цикл виробництва окремих виробів складає 9-12 місяців, що також потребує тривалого відволікання фінансових ресурсів в ході будівництва літаків за контрактами.

В умовах дефіциту обігових коштів підприємства не мають можливості самостійно здійснювати фінансування розширення виробництва літаків. Тому, з метою своєчасного виконання контрактів на поставку авіатехніки та здійснення своєчасних розрахунків за матеріали та комплектуючі вироби, недопущення подовження виробничого циклу, нарощування невиробничих витрат, підприємства потребують залучення фінансових ресурсів на поповнення обігових коштів. Наприклад, для ХДАВП сума має складати мінімум 600 млн. грн.

Джерела фінансування можуть бути різними. Перш за все необхідно розглядати іноземні інвестиції та спільне виробництво. Проте це можливе лише за наявності державних гарантій, що у сучасній ситуації не реалізовується.

Підприємства вітчизняного авіабудування мають негативний досвід кредитування, яке викликало значний ріст заборгованості, в тому числі через коливання курсів та відсоткових ставок державних облігацій.

**Висновки.** Даючи оцінку щодо реальних джерел і чинників ситуації, яка склалася, доходимо висновку, що вони мають системний характер і потребують глибокого переосмислення такої функції держави, як ефективне управління і адекватний розвиток специфічних державних активів, а саме – розвитку високотехнологічних підприємств зі значною часткою інтелектуальної складової. Зокрема, і в авіабудівній галузі. Наразі, за фактом, ситуація продемонструвала відсутність ефективного власника цих активів та повну невідповідність вимогам часу і світовим тенденціям економічного і технічного розвитку поточної форми власності підприємств і, як наслідок, системи стратегічного, операційного, фінансового і інвестиційного менеджменту. Зазначені системи мають всі ознаки непрозорості, ситуативності в прийнятті управлінських рішень, незначну глибину прогнозування та моделювання наслідків рішень, що приймалися, слабку захищеність від загроз корупційного та відверто підривного характеру, відсутність системних механізмів ефективної протидії таким загрозам.

Враховуючи наведені в публікації дані щодо поточного стану підприємств авіабудування, для забезпечення стратегії розвитку необхідно, перш за все, припинити практику ігнорування та відкладання вирішення болючого питання із боргами, адже вони гальмують відновлення конкурентоздатності та знижують інвестиційну привабливість галузі. Лише дієва реструктуризація з частковим списанням заборгованостей, ріст яких і викликав необхідність здійснення фінансової санації, дозволить почати шлях інноваційного розвитку та ефективного фінансового менеджменту. До моменту, поки держава не зацікавлена у списанні боргів державних підприємств, що виникли через неефективне державне управління галуззю, будь-яка прийнята стратегія розвитку не викличе стрімкий розвиток авіабудування. Невідкладним першим кроком задля виходу із ситуації можна вважати принципову реорганізацію великих підприємств та створення нових, невеликих і компактних, за світовими стандартами, які будуть створювати літаки лише конкретних моделей відповідно до ринкового попиту.

#### Література

1. Куда полетят украинские самолеты. Стратегия нового главы Антонова [Электронный ресурс] // Лига. Бизнес. — 2018. — 31 января. — Режим доступа : <https://biz.liga.net/pervye-litsa/transport/article/kuda-poletyat-ukrainskie-samolety-strategiya-novogo-glavy-antonova>.
2. Стратегія відродження вітчизняного авіабудування на період до 2022 року [Електронний ресурс] / Кабінет Міністрів України. — 2018. — 10 травня. — Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/429-2018-%D1%80>.
3. Геєць І. О. Оцінка та стратегічні напрямки розвитку авіабудування України [Електронний ресурс] / І. О. Геєць, Ю. С. Слюсаренко // Стратегія розвитку України : науковий журнал. — 2013. — № 1 (2013). — С. 47—52. — Режим доступу : <http://jrnل.nau.edu.ua/index.php/SR/article/view/6711/7490>.
4. Калиновський А. О. Тенденції та стратегії розвитку авіаційної галузі України / А. О. Калиновський, Н. І. Горбаль, Н. Л. Калиновська // Бізнес Інформ. — 2016. — № 8. — С. 88—94.
5. Ковалівська С. Інвестиції — 2016: повільне, але оптимістичне зростання [Електронний ресурс] / С. Ковалівська // Газета «День». — 2016. — № 227. — Режим доступу : <https://day.kyiv.ua/uk/article/ekonomika/investyciyi-2016-povilne-ale-optymistichnezrostannya>.
6. Свеженцев О. О. Перспективи розвитку машинобудівної галузі України: формування нової концепції

промислової політики / О. О. Свеженцев // Управління розвитком. — 2016. — № 2 (184). — С. 12—19.

7. Фарат О. В. Інвестиційна привабливість галузей національного господарства України: сучасний стан та перспективи розвитку / О. В. Фарат // Всеукраїнський науково-виробничий журнал «Інноваційна економіка». — 2013. — № 5 (43). — С. 34—40.

8. Бланк И. А. Инвестиционный менеджмент / И. А. Бланк. — Киев : Эльга-Н, Ника-центр, 2001. — 448 с.

9. Грачев А. В. Финансовая устойчивость предприятия: анализ, оценка и управление : монография / А. В. Грачев. — Москва : Дело и Сервис, 2004. — 192 с.

10. Кірейцев Г. Г. Фінансовий менеджмент / Г. Г. Кірейцев. — Житомир : ЖІТІ, 2001. — 440 с.

11. Ковалюк О. М. Фінансовий механізм організації економіки України (проблеми теорії і практики) : монографія / О. М. Ковалюк. — Львів : Вид. центр Львівського нац. ун-ту ім. Івана Франка, 2002. — 396 с.

12. Костирко Л. А. Діагностика фінансово-економічної стійкості підприємства : монографія / Л. А. Костирко. — Харків : Фактор, 2008. — 336 с.

13. Лігоненко Л. О. Антикризове управління підприємством: теоретико-методологічні засади та практичний інструментарій : монографія / Л. О. Лігоненко. — Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2001. — 580 с.

14. Опарін В. М. Фінансові ресурси: проблеми визначення та розміщення / В. М. Опарін // Вісник НБУ. — 2000. — № 5. — С. 10—17.

15. Огляд авіабудівної галузі України за I півріччя 2014 року [Електронний ресурс] / Рейтингове агентство «Кредит-Рейтинг». — 2014. — Режим доступу : [http://www.creditrating.ua/img/st\\_img/AS/2014/10.10.2014/AVIA\\_CR\\_I\\_pol\\_2014.pdf](http://www.creditrating.ua/img/st_img/AS/2014/10.10.2014/AVIA_CR_I_pol_2014.pdf).

16. Звіт про результати дослідження державної підтримки суб'єктів господарювання в Україні [Електронний ресурс] / Антимонопольний комітет України. — 2015. — Режим доступу : <http://www.amcu.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=120932&schema=main>.

*Стаття рекомендована до друку 17.12.2018*

*© Кривоконь А.Г., Кривоконь М.А.*

#### References

1. Kuda poletyat ukrainskie samolety. Strategiya novogo glavy Antonova [Where to fly Ukrainian aircraft. The strategy of the new head of Antonov]. (2018, January 31). biz.liga.net. Retrieved from <https://biz.liga.net/pervye-litsa/transport/article/kuda-poletyat-ukrainskie-samolety-strategiya-novogo-glavy-antonova> [in Russian].

2. Kabinet Ministriv Ukrainy. (2018, May 10). Strategiya vidrozhennya vitchiznyanogo aviabuduvannya na period do 2022 roku [The strategy of the revival of domestic aircraft building for the period up to 2022]. Retrieved from <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/429-2018-%D1%80> [in Ukrainian].

3. Geyec, I. O., & Sliusarenko, Yu. S. (2013). Ocinka ta strategichni napryamki rozvitku aviabuduvannya Ukrainy [Assessment and strategic directions of the development of Ukrainian aircraft industry]. Strategiya rozvitku Ukrayini — Strategy of development of Ukraine, 1, 47—52. Retrieved from <http://jml.nau.edu.ua/index.php/SR/article/view/6711/7490> [in Ukrainian].

4. Kalyinovskii, A. O., Horbal N. I., & Kalynovska, N. L. (2016). Tendencii ta strategii rozvitku aviaciinoi galuzi Ukrainy [Trends and strategies of aviation industry development in Ukraine]. Biznes Inform — Business Inform, 8, 88—94 [in Ukrainian].

5. Kovalivska, S. (2016). Investyciyi — 2016: povilne, ale optimistichne zrostannya [Investments — 2016: Slow but optimistic growth]. Gazeta «Den» — «Day» newspaper, 227. Retrieved from <https://day.kyiv.ua/uk/article/ekonomika/investyciyi-2016-povilne-ale-optimistichnezrostannya> [in Ukrainian].

6. Svyezhencev, O. O. (2016). Perspektivi rozvitku mashinobudivnoyi galuzi Ukrayini: formuvannya novoyi koncepciyi promisl'ovoyi polityki [Prospects for the development of the machine-building industry in Ukraine: the formation of a new concept of industrial policy]. Upravlinnya rozvitkom — Development management, 2 (184), 12—19 [in Ukrainian].

7. Farat, O. V. (2013). Investicijna privablivist galuzej nacionalnogo gospodarstva Ukrayini: suchasnij stan ta perspektivi rozvitku [Investment attractiveness of the sectors of the national economy of Ukraine: the current state and prospects of development]. Vseukrayinskij naukovovirobnichij zhurnal «Innovacijna ekonomika» — All-Ukrainian Scientific and Production Journal «Innovative Economics», 5 (43), 34—40 [in Ukrainian].

8. Blank, I. A. (2001). Investicionnyj menedzhment [Investment management]. Kyiv: Elga-N, Nika-centr [in Russian].

9. Grachev, A. V. (2004). Finansovaya ustojchivost' predpriyatiya: analiz, ocenka i upravlenie [Financial sustainability of the enterprise: analysis, evaluation and management]. Moscow: Delo i Servis [in Russian].

10. Kirejcev, G. G. (2001). Finansovij menedzhment [Financial management]. Zhitomir: ZhITI [in Ukrainian].

11. Kovalyuk, O. M. (2002). Finansovij mehanizm organizaciyi ekonomiki Ukrayini (problemi teorii i praktiki) [Financial mechanism of organization of economy of Ukraine (problems of theory and practice)]. Lviv: Vid. centr Lvivskogo nac. un-tu im. Ivana Franka [in Ukrainian].

12. Kostirko, L. A. (2008). Diagnostika finansovo-ekonomichnoyi stijkosti pidpriyemstva [Diagnostics of financial and economic stability of the enterprise]. Kharkiv: Faktor [in Ukrainian].

13. Ligonenko, L. O. (2001). Antikrizove upravlinnya pidpriyemstvom: teoretiko-metodologichni zasadi ta praktichnij instrumentarij [Anticrisis management of the enterprise: theoretical and methodological principles and practical tools]. Kyiv: Kiyiv. nac. torg.-ekon. un-t [in Ukrainian].

14. Oparin, V. M. (2000). Finansovi resursi: problemi viznachennya ta rozmishennya [Financial Resources: Identification and Deployment Issues]. Visnik NBU — Bulletin of the NBU, 5, 10—17 [in Ukrainian].

15. Rejtingove agentstvo «Kredit-Rejting». (2014). Oglyad aviabudivnoyi galuzi Ukrayini za I pivrichchya 2014 roku. [Review of the aircraft industry in Ukraine for the first half of 2014]. www.creditrating.ua. Retrieved from [http://www.creditrating.ua/img/st\\_img/AS/2014/10.10.2014/AVIA\\_CR\\_I\\_pol\\_2014.pdf](http://www.creditrating.ua/img/st_img/AS/2014/10.10.2014/AVIA_CR_I_pol_2014.pdf) [in Ukrainian].

16. Antymopolnyi komitet Ukrainy. (2015). Zvit pro rezultati doslidzhennya derzhavnoyi pidtrimki sub'ektiv gospodaruvannya v Ukrayini [A report on the results of a study on state support for business entities in Ukraine]. Retrieved from <http://www.amcu.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=120932&schema=main> [in Ukrainian].

*The article is recommended for printing 17.12.2018*

*© Kryvokon O.G., Kryvokon M.O.*