

ГАЛУЗЕВІ ПРОБЛЕМИ І ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ВЕРТОЛЬОТобУДУВАННЯ В СИСТЕМІ АВІАЦІЙНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

SECTORAL PROBLEMS AND PRIORITY DEVELOPMENT DIRECTIONS OF THE HELICOPTER INDUSTRY IN THE SYSTEM OF AVIATION COMPLEX OF UKRAINE

УДК 338.22.45

Купріянова В.С.

к.е.н., доцент, доцент кафедри економічної теорії
Національний аерокосмічний університет імені М.Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут»

Матюшенко І.Ю.

д.е.н., професор,
професор кафедри міжнародних економічних відносин
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Досліджено галузеві проблеми становлення вертольотобудування в системі авіаційного комплексу України. Проаналізовано думки інших авторів щодо визначення державної підтримки галузі. Проведено аналіз низки законодавчих актів, які повинні були б забезпечувати умови для ефективного використання виробничого й науково-технічного потенціалів і сприяти підвищенню експортних можливостей вертольотобудування. Наведено перелік сучасних викликів для напрямів розвитку галузі й авіаційного комплексу в цілому. Проведено аналіз оцінки стратегічного потенціалу й можливостей розвитку авіаційного комплексу з урахуванням галузі вертольотобудування. На основі проведеного дослідження пропонується науковий підхід до теоретичного узагальнення організації державного регулювання галузі. У підсумках зроблено висновки щодо певних шляхів і методів процесу державної підтримки розвитку вертольотобудування й авіаційного комплексу України у цілому.

Ключові слова: галузь вертольотобудування, авіаційний комплекс, стратегія, державне регулювання, цільова програма.

Исследованы отраслевые проблемы становления вертолетостроения в системе

авиационного комплекса Украины. Проанализированы мнения других авторов относительно государственной поддержки отрасли. Проведен анализ ряда законодательных актов, которые должны были бы обеспечивать условия для эффективного использования производственного и научно-технического потенциалов и способствовать повышению экспортных возможностей вертолетостроения. Приведен перечень современных вызовов для направлений развития отрасли и авиационного комплекса в целом. Проведен анализ оценки стратегического потенциала и возможностей развития авиационного комплекса с учетом отрасли вертолетостроения. На основе проведенного исследования предлагается научный подход к теоретическому обобщению организации государственного регулирования отрасли. По итогам исследований сделан вывод относительно определенных путей и методов процесса государственной поддержки развития вертолетостроения и авиационного комплекса Украины в целом.

Ключевые слова: отрасль вертолетостроения, авиационный комплекс, стратегия, государственное регулирование, целевая программа.

Sectoral problems of the establishment of helicopter engineering in the system of aviation complex of Ukraine are studied. Scientific papers of domestic scientists on the development and support of the aircraft industry are analysed. A number of legislative acts are analysed that should provide conditions for the effective use of production and also scientific and technological potential and contribute to the improvement of the export capacity of helicopter engineering, including the Strategy for Revival of the Ukrainian Aircraft Manufacturing Industry for the Period until 2022. The authors investigated the state and prospects of development of helicopter engineering, which are based on a comprehensive analysis of world market trends, the study of demand and capacity of world segments of the market for helicopter products. It is determined that one of the key issues of supporting the domestic helicopter industry is, among other things, to extend preferences to it in public procurements because public procurements are the largest investment resource available in the country today. Analysis of assessment of strategic potential and development possibilities of the aircraft complex, taking into account the helicopter industry, is conducted and it confirms that despite the existence of weaknesses and threats of the external environment, it is a priority high-technology sector of the economy in Ukraine. On the basis of the study carried out, a scientific approach to the theoretical generalization of the organization of state regulation of the industry is proposed. Conclusions are drawn on certain ways and methods of the process of developing a modern and effective system of the industry, namely, it is proposed a methodological approach to the formation of state support mechanism for the development of the helicopter industry through the application of financial management methods, which allow respecting the interests of participants in the aviation complex and, as distinct from the completed state comprehensive development programs for the aircraft industry of Ukraine, do not require direct state financing. Practical recommendations are provided in the framework of future state comprehensive target support program of the helicopter industry, namely: sectoral with the use of leasing schemes, through the fractional participation of public funds by creating a state credit guarantee institution; or special, attracting private financing sources on the basis of public-private partnership.

Key words: helicopter industry, aviation complex, strategy, state regulation, target program.

Постановка проблеми. Згідно зі Стратегією відродження українського авіабудування до 2022 р., Україна належить до небагатьох країн світу, що володіють повним циклом створення авіаційної техніки (АТ) [1]. Існуючий потенціал авіаційного комплексу (АК) України є достатнім для збільшення номенклатури та обсягів розроблення і виробництва АТ, зокрема вертольотів. Як серйозний аргумент на користь можливої реалізації даного проекту спостерігачі незмінно відзначали наявність у країні великого наукового потенціалу і виробничих потужностей [2].

Створення вітчизняного вертольотобудування на різних етапах новітньої історії України розглядалося як у політичному, так і в економічному контексті. Всупереч поширеній думці, вертольотобудування в Україні має більше ніж вікову історію [3, с. 8]. Перспектива виробництва вертольотів в Україні відповідає пріоритетам державної політики і була визнана ще в 2001 р., коли уряд затвердив «Державну комплексну програму розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 р.» з відповідним розділом щодо вертольотобудування та в інших законодавчих актах [4–6].

Отже, виконання положень законодавчих актів повинно було б забезпечувати сприятливі умови для ефективного використання виробничого й науково-технічного потенціалів, а також сприяти підвищенню експортних можливостей вітчизняного АК. Однак існуючий рівень державної підтримки, неодноразова безсистемна структурна перебудова однієї з найбільш пріоритетних галузей промисловості вкрай негативно позначилися на її становищі [7, с. 149–152; 8, с. 47–52].

У сучасних умовах особливу актуальність набуває державна підтримка АК України, а також галузі вертольотобудування, саме «орієнтація на такий результат передбачає використання певних засобів, механізмів та інструментарію державного регулювання економіки» [9, с. 24; 10, с. 198].

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Інформаційною основою дослідження є наукові публікації українських учених-економістів, аналітичні матеріали провідних міжнародних організацій, законодавчі акти, нормативні документи уряду України, інформаційні портали. Зазначена проблема вивчалася низкою науковців, таких як: Л. Абалкін, О. Андрєєва, В. Бабич, В. Геєць, І. Геєць, М. Гуревич, Б. Данилишин, М. Кизим, С. Мочерний, І. Михасюк, Л. Шостак та ін.

Постановка завдання. Метою даної роботи є теоретичне узагальнення організації державного регулювання (ДР) розвитку АК в Україні на прикладі вертольотобудування. Для досягнення поставленої мети дослідження визначено такі наукові завдання: дослідити галузеві проблеми і пріоритетні напрями розвитку вертольотобудування в системі авіаційного комплексу України; виявити певні шляхи і методи здійснення процесу державної підтримки АК на прикладі вертольотобудування; розробити практичні рекомендації щодо вдосконалення механізму підтримки розвитку вертольотобудування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Необхідно зазначити, що реальний стан справ у вітчизняному АК з огляду на нинішню економічну ситуацію викликає занепокоєння і має досить критичну оцінку експертів [11]. До основних проблем АК України можна віднести:

- невиконання урядом законодавчих актів щодо стимулювання розвитку авіаційної промисловості;
- відсутність державної підтримки експортерів АТ;
- нестачу обігових коштів для виконання виробничих програм підприємств;
- недостатню кількість прибуткових проектів, які б змогли забезпечити підприємства ресурсами для переходу на серійне виробництво, що призводить до подорожчання АТ та фактичної нерентабельності виробництва;
- Україна за останні три роки серійно не випустила жодного літака;

- зношеність основних засобів підприємств;
- диференціацію партнерів та ринків збуту;
- відсутність принципово нових ініціатив;
- необхідність реорганізації держпідприємства «Антонов»;
- скорочення кількості авіаційних фахівців.

Визначаючи стан і перспективи розвитку галузі вертольотобудування в Україні, необхідно зазначити, що вони повинні базуватися на комплексному аналізі тенденцій світового ринку, вивченні попиту й потенціалу сегментів ринку виробленої продукції, а також низки інших значущих чинників і чинних нормативних документів.

У цілому, згідно з оцінками Airbus, ринок вертольотів у світі оцінюється в 370 млрд. євро, а протягом наступних 20 років цей сегмент виросте на 50%. Поточний прогноз продажів цивільних вертольотів, підготовлений компанією Honeywell Aerospace, каже, що в Північній Америці (40% світового ринку вертольотів) понад 50% планованих до покупки машин – легкі одномоторні, а близько 20% – легкі й середні двомоторні моделі. Продажі на ринку Середньої Азії і Африки, своєю чергою, на 75% будуть забезпечені за рахунок легких одномоторних моделей [12].

Необхідно зазначити, що сьогодні українські підприємства вертольотобудівної галузі плідно співпрацюють, наприклад, із Міноборони, зберігаючи значний потенціал у сфері ремонту та модернізації вертолітної техніки. У країні створено національну законодавчу базу та науково-технічне обґрунтування для продовження ресурсу і модернізації військової вертолітної техніки з використанням можливостей НДІ Міноборони, ремонтних підприємств ДК «Укроборонпром» та АТ «Мотор Січ» [13].

АТ «Мотор Січ» – найпотужніше підприємство АК України. На сучасному етапі воно може серійно виготовляти конкурентоспроможні вертольоти та застосовувати їх для відповідних служб. Найголовнішою цінністю вертольотів «Мотор Січ» є те, що вони будуть цілком українського виробництва. Україні важливо мати свій замкнений цикл виробництва вертольотів. Наші вітчизняні гвинтокрили перевершують зарубіжні аналоги за багатьма характеристиками, а недоліки швидко усуваються, бо конструктори – українські, виробництво – українське, виробники всіх комплектуючих – громадяни України. Вертолітне виробництво на «Мотор Січі» – це унікальні тренажери, КБ, сучасні складальні цехи тощо [13].

У табл. 1 наведено практично всі типи вертольотів українського виробництва з 1991 р. та їхні показники.

Наведені дані свідчать, що іноземні та українські інвестори мають реальний шанс стати партнерами в новому авіаційному бізнесі – вертольотобудуванні та вийти на ринки провідних країн

світу з передовим продуктом, але авіабізнес – це не тільки інновації, а й «довгі гроші».

Отже, одне з ключових питань – підтримка вітчизняного вертольотобудування, у тому числі й шляхом надання йому преференцій під час держзакупівель, адже державні закупівлі є найбільшим інвестиційним ресурсом, який сьогодні є в країні. І ці гроші мають працювати на Україну та українських виробників АТ [13].

На жаль, після закінчення дії «Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року» нові програми не ухвалювалися. Брак підтримки призвів до зупинки серійного виробництва літаків, відставання галузі від світового рівня в науково-дослідній, проектній та виробничій сферах, скорочення кількості фахівців.

У червні 2018 р. Кабінет Міністрів ухвалив «Стратегію відродження вітчизняного авіабудування на період до 2022 року». Її реалізація, на думку авторів, «дасть змогу створити конкурентоспроможний, інтегрований у світову авіа-

ційну промисловість авіабудівний комплекс», а також забезпечити експорт української АТ на зовнішні ринки. В уряді припускають, що для цього з різних джерел буде потрібно понад 23 млрд. грн., у тому числі з держбюджету – близько 7 млрд. грн. [1].

Окрім того, українські авіабудівні підприємства протягом найближчих п'яти років розроблять нові транспортні літаки Ан-132, Ан-178, безпілотні летальні апарати і модернізують існуючі пасажирські літаки Ан-140, Ан-148, Ан-158, Ан-178 і транспортні літаки Ан-74, Ан-124.

Наявний потенціал АП України є достатнім для збільшення номенклатури та обсягів розроблення і виробництва АТ, зокрема вертольотів. Окрім того, узагальнено потреби в закупівлі АТ на період до 2022 р., які становлять 30 вертольотів різних модифікацій [1].

Документ передбачає створення та організацію серійного виробництва легкого багатоцільового гвинтокрила злітною масою 4–5 т у рамках дослідно-конструкторської роботи «Корольок»

Таблиця 1

Характеристики українських вертольотів

Модель	Виробник	Рік	Кількість місць	Потужність, к. с.	Максимальна злітна маса, кг	Максимальна висота польоту, м	Максимальна швидкість, км/год	Дальність польоту, км	Орієнтовна ціна, тис. дол
АК1-3 «Слава»	КБ «Аерокоптер», Полтава	2001	1-2	1x56	650	3200	186	350	150
КТ-112 «Ангел»	КБ «Вертикаль», Київ	2004	4	2x100	1000	4000	200	800	200-400
Мі-8МСБ	ПАТ «Мотор Січ», Запоріжжя	2001	28	2x150	–	9150	260	600	–
МСБ-2	ПАТ «Мотор Січ», Запоріжжя	2004	10	2x465	3700	5000	250	900	–
Skyline SL-222	КБ «Горизонт-12», Київ	2001	2	2x90	637	5200	194	550	149
Skyline SL-231	КБ «Горизонт-12», Київ	2005	2-3	1x250	882	6190	209	600	195
V-52	ПП «Softex-Аеро», Бровари	2004	5	2x210	1450	5500	320	700	–
VV-2	ПП «Softex-Аеро», Бровари	2006	2	1x245	1100	4000	252	500	–
V-52	ПП «Softex-Аеро», Бровари	2008	2	2x110	740	3000	250	540	–
Оса-1	КБ «Аерокоптер»	2005	1-2	–	–	–	–	340	–

Джерело: систематизовано авторами на підставі [14]

МСБ-2. Окрім того, у планах – організувати серійний випуск вертольотів злітною масою 7–8 т. Надалі є намір експортувати 300 вертольотів і організувати поглиблену модернізацію та виробництво вертольотів Мі-2МСБ і Мі-8МСБ.

Таким чином, до 2022 р. підприємства української авіапромисловості повинні випустити продукції на 100 млрд. грн., з яких експорт становитиме понад 75 млрд. грн. Нові українські літаки в уряді розраховують закуповувати переважно у лізингових компаній, яким мають намір забезпечити пільгові умови для діяльності.

Даним рішенням передбачається розробити і затвердити план антикризових заходів щодо фінансового оздоровлення й відновлення ефективної роботи авіабудівних підприємств [1].

Документ передбачає відновлення галузі за кількома напрямками. Планується перетворити державне підприємство «Антонов» на однойменну державну холдингову компанію. Це дасть змогу фінансово оздоровити підприємства літако-

будування, провести незалежний аудит і створити умови для нарощування випуску продукції.

Отже, з аналізу Стратегії зрозуміло, що «якщо ми говоримо про розвиток авіабудування, то тут потрібна реальна державна політика, що стимулює внутрішній попит на українську АТ, так і система просування та реалізації такої продукції за кордоном. В іншому разі пропонувані урядом ініціативи – це скоріше шлях консервації ситуації, ніж реальне реформування галузі», – вважають експерти [15].

Тому реалізація Стратегії неможлива без проведення аналізу оцінки стратегічного потенціалу й можливостей розвитку АК з урахування галузі вертольотобудування найбільш прийнятним у даному разі методом SWOT-аналізу (табл. 2).

Під час складання матриці SWOT-аналізу для визначення основних напрямів підтримки і розвитку АК автори керувалися експертними оцінками, а також вторинними джерелами інформації [7; 8; 10–13; 15].

Таблиця 2

Стратегічна матриця SWOT-аналізу науково-виробничого авіаційного комплексу України

Актив	Рівень значимості чинника	Пасив	Рівень значимості фактору
<i>I. Сильні сторони</i>		<i>I. Слабкі сторони</i>	
Великий досвід літакобудування та вертольотобудування	5	Незначна державна підтримка галузі	3
Невеликий портфель замовлень у галузі	3	Відсутність обігових коштів у продуцентів	2
Продукція з високим співвідношенням «якість/ціна»	4	Експортоорієнтована залежність від контрактів, які можуть бути нерегулярними й робити грошові потоки нерівномірними	3
Наявність наукової й освітньо-підготовчої бази	5	Важке фінансове становище підприємств галузі	2
Відповідність нових видів продукції світовим стандартам	4	Незначний рівень використання виробничого потенціалу	3
Керівництво галузі координує процес консолідації та структурних перетворень АК	4	Зношування основних засобів	3
<i>Усього I розділ (сильні)</i>	25	<i>Усього I розділ (слабкі)</i>	16
<i>II. Можливості</i>		<i>II. Погрози</i>	
Значний внутрішній ринок	5	Гостра конкуренція на світовому ринку	5
Значний зовнішній ринок	4	Ріст цін на метал, комплектуючі матеріали	4
Низка перспективних проектів транспортних літаків, вертольотів, безпілотних повітряних суден та модернізація існуючих пасажирських літаків: Ан-140, Ан-148/158/178; транспортних літаків Ан-74, Ан-124; авіаційних двигунів Д-436 різних модифікацій, АІ-450, АІ-222; вертольотів Ми-2, Ми-8 та ін.	5	Фінансові витрати пов'язані з одержанням міжнародних сертифікатів льотної придатності	4
Міжнародна кооперація може допомогти мінімізувати собівартість продукції й забезпечити підтримку в НІОКР	4	Ризики «неадекватної» оцінки під час входження в нові організаційні структури АК	3
<i>Усього II розділ (можливості)</i>	18	<i>Усього II розділ (погрози)</i>	16
<i>Усього активи (I р. + II р.)</i>	42	<i>Усього пасиви (I р. + II р.)</i>	32
Баланс	9+10		

Джерело: розроблено та доповнено авторами на основі [7]

За основу бальної оцінки прийнято п'ятибальну шкалу, що значно спрощує завдання експертів за рахунок точного визначення якісних характеристик у кількісному вимірі, а саме: «дуже погано» – 1; «погано» – 2; «задовільно» – 3; «добре» – 4; «відмінно» – 5.

Як видно з табл. 2, незважаючи на наявність слабких сторін і загроз зовнішнього середовища, можна зробити висновок, що АК в Україні є пріоритетним сектором і потребує всебічної підтримки та розвитку. Сильні сторони й зовнішні можливості незначно, але перевищують слабкі сторони й зовнішні погрози, це свідчить про можливість і доцільність подальшого розвитку АК за умови дієвої державної підтримки.

Результати, отримані за допомогою експертної оцінки, дають змогу розробити засади державного регулювання (ДР) галузі вертольотобудування, що є надзвичайно важливим завданням, а його розв'язання – об'єктивна передумова розроблення сучасної та ефективної системи державної підтримки АК України.

Цілі ДР вітчизняного АК на кожному історичному етапі залежали від багатьох чинників: ступеня розвитку, структури комплексу і т. п., тому їх визначення є одним із конструктивних елементів системи ДР поряд із принципами, сферами, об'єктами, формами і засобами впливу держави.

Стосовно розвитку вертольотобудування це конкретні цілі, що випливають з основної мети:

- забезпечення виробництва підприємствами вітчизняного АК цивільних та військових вертольотів для задоволення попиту на внутрішньому та зовнішньому ринках;
- розширення взаємодії держави і приватного бізнесу та створення умов із метою залучення інвестицій для розвитку галузі вертольотобудування;
- переоснащення і модернізація парку вертольотів;
- підвищення якості виробництва АТ до рівня провідних світових виробників та поліпшення системи підтримання льотної придатності повітряних суден вітчизняного виробництва, зокрема шляхом упровадження міжнародних систем сертифікації;
- підтримка та розвиток науково-технічного й виробничого потенціалу вітчизняного АК в комплексі.

Зазначені цілі можна деталізувати й далі. Так, для оздоровлення підприємств АК слід застосувати інструменти фінансово-бюджетного та грошово-кредитного регулювання.

За означеними цілями слідує низка завдань: забезпечення виробництва конкурентоспроможної вітчизняної АТ шляхом створення нових і модернізації тих, що експлуатуються; розширення експорту вітчизняної АТ.

Аналізуючи функції ДР, потрібно зазначити, що вони досить різноманітні і залежать від завдань уряду, основними є такі [7, с. 60–68; 9, с. 251]:

- комплексне (індикативного характеру) планування розвитку АК загалом і вертольотобудування;
- реалізація національних і цільових комплексних програм;
- прогнозування розвитку інфраструктури ринку.

Необхідність і межі використання окремих форм ДР у господарській практиці визначаються вибраною концепцією державного втручання.

ДР передбачає використання низки методів. Під методами ДР розуміють способи впливу держави в особі законодавчих і виконавчих органів на галузь для створення або забезпечення умов її діяльності відповідно до національної економічної політики. За засобами впливу методи ДР поділяються на дві основні групи – прямого і непрямого (опосередкованого) впливу [9, с. 46].

До методів прямого державного впливу належать:

- визначення стратегічних цілей розвитку галузі та їх відображення в індикативних й інших планах, цільових програмах [16];
- державні замовлення і контракти на поставку певних видів продукції, виконання робіт, надання послуг;
- державна підтримка програм, замовлень і контрактів;
- нормативні вимоги до якості й сертифікації технології і продукції;
- правові й адміністративні обмеження та заборони щодо виробництва певних видів продукції;
- ліцензування операцій з експорту та імпорту товарів, тобто зовнішньоторговельних операцій.

Стосовно АК України, використання прямих методів дуже ефективно, але, з іншого боку, обмежене, оскільки галузь вертольотобудування в перспективі позиціонується як та, що експортує конкурентоспроможну продукцію.

Методи опосередкованого впливу ДР ґрунтуються переважно на товарно-грошових важелях, а саме: оподаткуванні, системі податкових пільг; установленні обмежень на ціни; платі за ресурси, відсоткових ставках за кредит і кредитні пільги; митному регулюванні експорту й імпорту.

Сфера застосування опосередкованих методів ДР необмежена, але дуже розгалужена, відповідно до вітчизняного АК, тому що зменшуються можливості прямого втручання держави у процеси розширеного відтворення.

Залежно від засобів впливу розрізняють правові, адміністративні та економічні методи.

Говорячи про інструменти впливу ДР розвитку АК України, необхідно зазначити, що одним із найефективніших є державне замовлення як регулятор виробництва [9, с. 67].

Також необхідно зазначити, що на особливу увагу заслуговують методи ДР – податкова та амортизаційна політика, які спрямовані на стимулювання інтенсифікації виробництва в АК.

Важливу роль у підвищенні інтенсифікації виробництва відіграють лізингові операції, оскільки більшість авіакомпаній не зможуть купувати АТ із власного прибутку. Лізинг можна розглядати як різновид інвестиційної діяльності, тобто фінансового забезпечення механізму ДР розвитку АК [7, с. 146; 17, с. 64; 18, с. 85, 103].

Щодо АК і особливо вертольотобудування доцільно застосовувати варіант організації підтримки лізингу через часткову участь державних коштів шляхом створення державної кредитно-гарантійної установи.

Висновки з проведеного дослідження. Таким чином, на основі даного дослідження авторами проаналізовано проблеми і пріоритетні напрями розвитку галузі вертольотобудування в системі АК України, а також механізми державного регулювання, які включають у себе набір засад, інструментів та важелів, у тому числі таких, як лізинг, упровадження яких сприятиме зменшенню рівня проблемності АК і зокрема вертольотобудування та підвищенню рівня його конкурентоспроможності.

Аналіз основних положень Стратегії відродження українського авіабудування доводить, що вона є більше дорожньою картою, на базі якої для галузі вертольотобудування запропоновано реалізацію заходів державної підтримки в рамках цільової комплексної програми: галузевої із використанням лізингових схем, або спеціальної – підтримки лізингу шляхом стимулювання лізингодавців із числа приватних джерел фінансування, що мають здійснювати свої функції на засадах публічно-приватного партнерства.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Стратегія відродження українського авіабудування до 2022 р. : Розпорядження КМ України від 10.05.2018 № 429-р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/429-2018-%D1%80> (дата звернення: 11.03.2019).
2. «Правительство будет развивать вертолетостроение». *Правительственный портал*. URL: http://www.kmu.gov.ua/control/ru/publish/article?art_id=243775973&cat (дата звернення: 18.03.2019).
3. Гончаров С. Украинский вертолет: история длиной в столетие. *Зеркало недели*. 2013. № 8. С. 8.
4. Закон України «Про державну підтримку літакобудівної промисловості в Україні» від 12.07.2001 № 2660-III. *Відомості Верховної Ради*. 2001. № 50. Ст. 261. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2660-14> (дата звернення: 20.03.2019).
5. Державна комплексна програма розвитку авіаційної промисловості України до 2010 року : Поста-

нова КМ України №1665-25 від 12.12.2001. URL: zakon.rada.gov.ua/laws/show/597/2008 (дата звернення: 12.03.2019).

6. Про стан виконання Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості на період до 2010 року та першочергові завдання розвитку вітчизняного авіабудування : Указ Президента № 597/2008 від 27.06.2008. *Урядовий портал*. URL: <http://www.kmu.gov.ua>. (дата звернення: 20.02.2019).

7. Кизим М.О., Матюшенко І.Ю., Купріянова В.С. Перспективи розвитку та державна підтримка виробництва цивільних літаків в Україні : монографія. Харків : ІНЖЕК, 2012. 228 с.

8. Геєць І.О., Слюсаренко Ю.С. Оцінка та стратегічні напрями розвитку авіабудування України. *Стратегія розвитку України*. 2013. № 1. С. 47–52.

9. Стеченко Д.М. Державне регулювання економіки: навчальний посібник. Київ, 2007. 271 с.

10. Купріянова В.С., Матюшенко І.Ю. Державна підтримка розвитку вертольотобудування в Україні. *Розвиток національної економіки: теорія і практика* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Івано-Франківськ, 3–4 квітня 2015 р. Тернопіль : Крок, 2015. С. 197–199.

11. Бондарчук В. Хроника пикирующей отрясли, или Как Украина теряет самолетостроение. 21.08.18. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2018/08/21/639792> (дата звернення: 01.04.2019).

12. Писаревский М. Політ «Джмеля»: хто стане партнером у створенні українського вертольота? URL: <https://innovationhouse.org.ua/statiti/polit-dzhmiljah-to-stane-partnerom-u-stvorenni-ukrainskogo-vertolota> (дата звернення: 31.03.2019).

13. Вітчизняне вертольотобудування потребує підтримки з боку держави. *Авіабудівник України*. 2018. № 8(264). URL: http://www.ukrprofavia.org.ua/docs/Gazeta2018/8_264.indd.pdf (дата звернення: 12.03.2019).

14. Вертольоти України. *Вікіпедія: вільна енциклопедія*. URL:

https://ru.wikipedia.org/wiki/Категория:Вертолёты_Украины (дата звернення: 21.03.2019).

15. Уляницький Д. П'ятирічка для авіації: влада має намір побудувати літаки і вертольоти на 100 млрд гривень. *Daily РБК-Україна*. URL: <https://daily.rbc.ua/ukr/show/pyatiletka-aviatsii-vlastinamereny-postroit-1527187589.html> (дата звернення: 21.03.2019).

16. Державні цільові програми та упорядкування програмного процесу в бюджетній сфері / В.М. Геєць та ін. ; за заг. ред. В.М. Геєця. Київ : Наукова думка, 2008. 384 с.

17. Пилипенко Ю.І. Інноваційний розвиток авіабудування України як механізм стимулювання точок економічного зростання національної економіки. *Економічний вісник НГУ*. 2017. № 2(58). С. 62–72.

18. Купалова Г.І., Гринчук Ю.С. Лізинг в Україні: статистико-економічний аналіз, прогноз, шляхи подальшого розвитку. Київ : Юрінком Інтер, 2007. 237 с.