

УДК 339.13

DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2019-6-15>**Грінченко Ю.Л.**

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри маркетингу та бізнес-адміністрування
Одеського національного університету імені І.І. Мечникова

Grinchenko Yurii

Odessa National University I.I. Mechnikov

АВІАЦІЙНА ГАЛУЗЬ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІДКРИТОЇ ЕКОНОМІКИ

AVIATION INDUSTRY OF UKRAINE IN THE OPEN ECONOMIC CONDITIONS

У статті встановлено сутність відкритої економіки та її місце в умовах монополізації та вільної конкуренції в авіаційній галузі. Виявлено ключові процеси інтеграції у відкритій економіці. Досліджено стан та розвиток авіаційної галузі України за 2014–2018 рр. Визначено роль міжнародних аеропортів у розвитку авіаційної галузі в умовах відкритої економіки. Проаналізовано динаміку фінансово-економічних показників підприємств авіаційної галузі України за 2014–2018 рр. Дослідження показало, що обсяг активів у галузі підвищився на 59%. Встановлено, що за період активи міжнародних аеропортів з репрезентативністю на рівні 90% за показником обсягу пасажирів зросли на 9%, необоротні активи – на 14%, оборотні активи – на 60%, виручка – в 3 рази. Спостерігалось скорочення довгострокових зобов'язань на 39%. Прибуток від операційної діяльності та фінансової діяльності змінився з негативних показників у 2014 р.

Ключові слова: авіаційна галузь, аеропорт, відкрита економіка, циклічність, інтеграція.

В статье установлены сущность открытой экономики и ее место в условиях монополизации и свободной конкуренции в авиационной отрасли. Выявлены ключевые процессы интеграции в открытой экономике. Исследованы состояние и развитие авиационной отрасли Украины за 2014–2018 гг. Определена роль международных аэропортов в развитии авиационной отрасли в условиях открытой экономики. Проанализирована динамика финансово-экономических показателей предприятий авиационной отрасли Украины за 2014–2018 гг. Исследование показало, что объем активов в отрасли повысился на 59%. Установлено, что за период активы международных аэропортов с репрезентативностью на уровне 90% по показателю объема пассажиров выросли

на 9%, необоротные активи – на 14%, оборотные активи – на 60%, выручка – в 3 раза. Наблюдалось сокращение долгосрочных обязательств на 39%. Прибыль от операционной деятельности и финансовой деятельности изменилась с отрицательных показателей в 2014 г.

Ключевые слова: авиационная отрасль, аэропорт, открытая экономика, цикличность, интеграция.

The article describes the essence of the open economy, its role in balancing monopolization and free competition of the aviation industry. The research reveals the current situation and dynamics of development of the aviation industry of Ukraine. The focus of the article is on the role of airports in the process of the aviation industry development under conditions of an open economy. The article describes the essence of an open economy and its place in the conditions of monopolization and free competition in the aviation industry. Key processes of integration in an open economy have been identified. The status and development of the aviation industry of Ukraine for 2014–2018 were investigated. The role of international airports in the development of aviation industry in the open economy is monitored. The article analyzes the dynamics of financial and economic indicators of the enterprises of the aviation industry of Ukraine for 2014–2018. The study showed that the volume of assets in the industry increased by 59%. It is established that over the period, the assets of international airports with a representativeness of 90% in terms of passenger volume increased by 9%, non-current assets by 14%, current assets by 60%, revenue 3 times. Long-term liabilities were reduced by 39%. Operating and financial income changed from negative in 2014. As a result, long term financial obligations of four major airports have a strong tendency for diminishing, but short-term obligations are stable. Growing demand for international flights urges airports to modernize their facilities, improve services and increase capacity. The article reveals the positive spread-off effect of aviation industry in Ukraine with positive market dynamics of recent years. The openness of the economy makes the significant impulse on the industry development. But the following development requires the inflow of investments from abroad. The positive dynamics of financial performance of Ukrainian airports creates the favorable environment for such investments, but more integration into international aviation networks is needed.

Key words: aviation industry, airport, open economy, business cycle, integration.

Постановка проблеми. В загальнонауковому та інституційному сенсі відкрити економіку розглядають як таку, яка не встановлює обмежень для суб'єктів економічних відносин для здійснення операцій з використанням можливостей мобільності капіталу. Водночас виникає необхідність цільового регулювання певних макроекономічних показників, зокрема інфляції, яка розглядається як плановий показник в умовах відкритої економіки. Незважаючи на численні дискусії щодо визначення ступеня відкритості економіки, ступеня активності певних країн та галузей щодо використання іноземного капіталу для розвитку, самий механізм роботи в умовах відкритості економіки досі не визначений.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Л.Є. Свенсон стверджує, що в умовах відкритої економіки ще з 1990-х рр. низка країн вважає необхідною політику інфляційного таргетингу. Основними характеристиками цієї політики є кількісно визначений рівень інфляції, який становить від 1,5 до 2,5 відсотків на рік; така зміна монетарної політики, що рівень прогнозованої інфляції є цільовим рівнем; високий рівень прозорості та підзвітності [1, с. 157]. І.Д. Мендоза обґрунтував, що бізнес-цикли не є тотожними в економіках відкритого та закритого типів [2, с. 818]. П. Вейл [3, с. 20] пропонує враховувати макроекономічні коливання чи шоки як наслідок технологічних змін. В.М. Геєць та

М.І. Скрипниченко попереджають про загрози екзогенної орієнтації в економіці [5].

Метою статті є поглиблення підходів до визначення та використання конкурентного потенціалу авіаційної галузі України в умовах відкритої економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Відповідно до теорії реального ділового циклу неокласичної макроекономічної теорії циклічні коливання виникають внаслідок реальних шоків, які спровоковані зміною технологій. Відповідно до цієї теорії короткострокові монетарні заходи уряду не є впливовими та перспективними, тоді як єдиним способом виходу з кризи є саме проведення структурних змін. Цікавим фактом є те, що емпіричні дослідження свідчать про те, що в умовах відкритої економіки існує пряма залежність між обсягом внутрішніх зберегань та внутрішніх інвестицій. Проте визначення залежності між обсягом накопичень та інвестицій залежно від рівня мобільності капіталів не було однозначним. Відтворені моделі аналізу бізнес-циклів в умовах відкритої економіки враховували ВВП, ВНП, накопичення, споживання, інвестиції, капітал, робочий час, продуктивність та облікову ставку. Проте висновком знову було те, що зростання внутрішніх інвестицій відбувається за умови збільшення накопичень. Сама мобільність капіталу та приріст іноземних інвестицій не є гарантіями такого зростання навіть в умовах відкритої економіки.

Відповідно до теорії систем неможливо вплинути на систему за умови перебування всередині, тому закриті економіки є менш схильними до самоорганізації. Проте відкриті економіки можна порівняти із самонавчальними організаціями. Внутрішні організаційні перетворення можуть виникати як перетворення першого та другого порядку. Перетворення першого порядку – це реагування на зміни, тоді як перетворення другого порядку – саме управління змінами. Зараз організації стикаються із ситуацією, коли саме середовище є змінною, на яку можна впливати [3]. Е.А. Єрохіна висуває гіпотезу циклічності структурних зрушень в економіці, намагається провести фундаментальний аналіз закономірностей впливу циклів розвитку Н.Д. Кондратьєва на відкриту економіку [4, с. 35]. Функціональними циклами є цикли С. Кузнеця, К. Жугляра. Цикли К. Жугляра пов'язуються з фізичним зносом основних виробничих фондів, тобто вплив циклів є незначним щодо доторкання до структури економіки.

Проте загрозою використання відкритої моделі економіки стає скорочення сталості розвитку в умовах екзогенної залежності. Відкрита економіка дає змогу використовувати переваги мобільності капіталу, ресурсів та робочої сили у разі цілеспрямованого зняття політичної та економічної напруженості, виваженого оцінювання наслідків зовнішньої фінансової допомоги та кредитних зобов'язань, розвитку громадянського суспільства на засадах самоуправління патерналістською державою, що створює мотивацію до формування середнього класу та активної інноваційної діяльності, зменшення залежності темпів росту економіки від коливань зовнішнього середовища (світових фінансових, товарних ринків, тощо), розширення соціальної бази реформ (зменшення безробіття, підвищення рівня заробітної плати та соціального захисту), запобігання відтоку за кордон найбільш продуктивної робочої сили та науково-технологічної наукової інформації як основного фактору поступового переходу до постіндустріального розвитку, стимулювання внутрішніх ресурсів розвитку, наслідком чого є здійснення за необхідності структурно-інвестиційних маневрів на користь галузей та сфер діяльності, що визначають перспективи розвитку з урахуванням реальної економічної ситуації, формування ефективних структурних пропорцій зовнішньої торгівлі України й зменшення ступеня залежності від зовнішніх товаровиробників, оскільки поглиблення неефективності її структури та збереження наявних невідповідностей загальним закономірностям розвитку світової торгівлі сприятимуть остаточ-

ному перетворенню держави на сировинний придаток розвинених країн, поліпшення добробуту населення на основі підтримки мотивації до високопродуктивної праці та згладжування протиріч, що склалися в суспільстві між різними соціальними групами [5, с. 8].

Для повноцінного розуміння впливу відкритої економіки на конкретні галузі необхідно виявити, що є її ключовою ознакою, наскільки поняття «відкрита економіка» має всеохоплюючий макроекономічний характер, чи існують виключення галузей, що є вірогідним з огляду на той факт, що виміром відкритості економіки є індекс відкритості ринку конкретного товару чи послуги. Е.А. Єрохіна [4] вважає істотною характеристикою саме конкуренцію. Важко не погодитися з нею, бо саме конкуренція веде галузь до здорового розвитку, а антиподом цього поняття є монополізація. Монополізація може бути умовною й позначати право володіти комплементарними активами, які формують монопольне положення завдяки інноваційним ресурсам. Отже, єдність та боротьба протилежностей є формами розвитку ринку. Монополія та конкуренція – це дві форми роботи ринку, які не тільки не виключають, але й провокують взаємний розвиток, а саме монополія провокує розвиток вільної торгівлі та конкуренції через формування інтегрованих корпоративних структур управління. Водночас конкуренція стимулює об'єднання заради розробок конкурентоспроможних продуктів навіть між самими конкурентами.

Саме так зазначає Р. Ліфман, який вважає, що ефектами монополій є їхній крах, амортизація якості, зростання цін, з одного боку, відродження підприємництва, з іншого боку. Як засвідчує історія, майже всі монополісти обіцяють скорочення цін, підвищення якості, збільшення кількості робочих місць [6, с. 46]. Проте фактично монополісти регулярно зловживають своїми привілеями, що приводить до розвитку як еволюційних, так і революційних способів задля зміни форми конкуренції на ринку. Теорія комплементарних активів свідчить про необхідність створення монопольного положення завдяки генеративному підходу до новизни продукту, а не за рахунок використання національного багатства через монополістичні структури, тобто зникають товари-субститути, а компанія отримує монополію завдяки генерації інновацій. Отримання монопольного положення завдяки інноваціям теоретизував ще Йозеф Шумпетер, який вважав, що інновації – це джерело заощадження витрат. Карл Маркс запропонував цю ідею через надлишкову додану вартість. Навіть кращі практики управління інфраструктурними потужностями

держави базуються на сукупному розподіленні засобів виробництва та комплементарних активів, серед яких частково власником залишається держава, частково – муніципалітет, частково – іноземні інвестори та приватні внутрішні реформатори. Отже, ми знову повертаємося до системи, яка є відкритою економікою і яка є безпечною тільки за умови ендогенної орієнтації розвитку.

Дискусійним є питання виміру монополізації ринку. Відомим підходом до виміру транснаціоналізації є врахування доданої вартості, що створена в рамках глобального технологічного ланцюга по ланках цього ланцюга залежно від країни резидентства. Цей підхід широко використовується організацією економічного розвитку та співробітництва. Розраховується індекс Герфіндаля-Гірша. Проте об'єктивність інформації та висновки щодо кожної з методик вимірювання монополізації залежать від наявності даних щодо засновників та справжніх власників компаній-конкурентів чи монополістів.

О.М. Момот [7, с. 596] пропонує вимірювати відкритість економіки через частку активів національних підприємства, в цьому разі банківських, за участю транснаціонального капіталу в загальному обсязі активів банків за банківською системою. Пруденційний нагляд за промислово-фінансовими групами посилюється здебільшого щодо фінансово-промислових груп. Навіть встановлення країни президентства компанії, що є власником статутного капіталу, не гарантує реалізацію ризиків використання фіктивних компаній для відмивання коштів.

Стратегічні альянси в авіації зазвичай будуються між авіаційними компаніями, в них також входять самі аеропорти, альянси виникають за участю авіабудівних підприємств [11, с. 32]. Зведений звіт фінансово-економічних показників капіталізації стану авіаційної галузі України вибірково по суб'єктах галузі представлений в табл. 2.

За даними Державної авіаційної служби України [12] в країні є сім провідних аеропортів, а саме Бориспіль, Київ (Жуляни), Одеса, Львів, Харків, Дніпропетровськ та Запоріжжя,

що обслуговують близько 98% загальних пасажиропотоків та пошто-вантажопотоків. Двадцять п'ять авіапідприємств здійснюють авіаційні роботи, обробляючи близько 0,5 млн. га сільськогосподарських угідь. Перевезення вантажів та пошти виконують 18 вітчизняних авіакомпаній, більшу частину перевезень складають перевезення чартерними рейсами в інші держави в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно з контрактами та угодами з іншими замовниками. При цьому такі компанії, як ДП «Антонов», авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України», «ЗетАвіа», «Максімус Еірлайнс», «Урга» та «Європа Ейр», виконують більше 80% загальних обсягів.

Для аналізу сукупного обсягу значень показників фінансового стану були використані фінансові дані чотирьох міжнародних аеропортів України, чия питома вага пасажирських перевезень складає 90% від загальних обсягів пасажирських перевезень через аеропорти України. До них належать ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»», ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького», КП «Міжнародний аеропорт «Київ»» та КП «Міжнародний аеропорт «Одеса»».

Згідно з розрахунками, представленими в табл. 4 та на рис. 1, динаміка значень сукупних активів міжнародних аеропортів України за 2014–2018 рр. має позитивне значення. У 2018 р. порівняно з 2015 р. значення сукупних активів міжнародних аеропортів зросло на 2 680 млн. грн. значною мірою за рахунок зростання значення цього показника на 1 667 млн. грн. у КП «Міжнародний аеропорт «Київ»», що склало 62% від загальної суми зростання. Таким чином, КП «Міжнародний аеропорт «Київ»» за 2015–2018 рр. збільшив свою частку в сукупних активах з 3% до 14%. Значення активів ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»» зросло на 857 млн. грн., але його частка зменшилась із 79% у 2015 р. до 69% у 2018 р.

Аналізуючи динаміку сукупних активів міжнародних аеропортів України за 2014–2018 рр., можемо виявити тенденцію до оптимізації структури активів щодо збільшення частки оборотних активів у 2018 р. задля покра-

Таблиця 1

Визначення терміна «відкрита економіка»

№	Визначення	Джерело
1	Відкритість економіки перш за все засновується на інтегрованості внутрішнього ринку до світового.	[8, с. 16]
2	Відкритість економіки проявляється на трьох рівнях, таких як експорт товарів та послуг, приплив і вплив капіталу, рух валюти.	[9, с. 89]
3	Відкрита економіка є системою ринків, у якій представлено зарубіжний сектор.	[10, с. 23]

Таблиця 2

Значення показників активів підприємств авіаційної галузі України за 2014–2018 рр., тис. грн.

№	Підприємство авіаційної галузі	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
1	ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»	9 494 755	9 032 760	9 135 734	8 959 924	9 890 581
2	ДП «Украерорух»	4 628 590	4 930 172	5 336 330	6 112 754	7 291 374
3	Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Украеропроект»	3 723	3 462	3 520	3 398	3 282
4	Державна авіаційна компанія «Херсон-Авіа»	3 296	3 305	3 125	3 052	3 157
5	ПАТ «Авіакомпанія авіалінії України»	7 219	6 407	10 688	9 556	8 855
6	ДП «Тернопільське державне авіаційне підприємство «Універсал-Авіа»»	162	145	149	190	74
7	ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького»	2 125 167	2 097 604	2 043 077	2 023 197	2 054 021
8	ПАТ «Мотор Січ»	16 584 942	20 629 148	25 251 032	29 116 095	29 495 220
9	КП «Міжнародний аеропорт «Київ»»	377 701	386 038	1 920 027	1 978 309	2 053 024
10	КП «Міжнародний аеропорт «Одеса»»*	–	211 871	394 614	388 198	410 936
11	Всього	33 225 614	37 300 939	44 098 315	48 844 691	52 711 105

* за 2014 р. дані фінансової звітності КП «Міжнародний аеропорт «Одеса»» відсутні

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств авіаційної галузі

Таблиця 3

Питома вага провідних аеропортів у загальних обсягах пасажирських перевезень через аеропорти України за 2016–2018 рр.

№	Аеропорт	2016 р.	2017 р.	2018 р.
1	ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»»	67%	64%	61%
2	КП «Міжнародний аеропорт «Київ»»	9%	11%	14%
3	КП «Міжнародний аеропорт «Одеса»»	8%	7%	7%
4	ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького»	6%	7%	8%
5	ТОВ «Нью Системс АМ» Міжнародний аеропорт Харків	4%	5%	5%
6	ТОВ «Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ»»	2%	2%	1%
7	КП «Міжнародний аеропорт «Запоріжжя»»	2%	2%	2%
8	Інші	2%	2%	2%
9	Всього	100%	100%	100%

Джерело: розраховано автором за даними Державної авіаційної служби України [12]

щення фінансової стабільності підприємств галузі. У 2014 р. частка сукупних оборотних активів в сукупному обсязі активів складала 13%, а у 2018 р. вона зросла до 17%. Це пов'язано з більшою динамікою зростання значення оборотних активів, ніж необоротних активів. За 2015–2018 рр. сукупні необоротні активи міжнародних аеропортів України зросли на 17%, водночас оборотні активи показали зростання на 62%. У 2014 р. найбільшу частку в сукупному обсязі оборотних активів мало ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»», а саме 96%. У 2018 р. підприємство зберегло своє лідерство

за цим показником, але його частка зменшилась до 78% внаслідок того, що інші міжнародні аеропорти мали більшу динаміку зростання значення оборотних активів. Подібна динаміка зміни структури зберігається також у показниках зобов'язань міжнародних аеропортів України, як видно з рис. 2.

За 2015–2018 рр. довгострокові зобов'язання зменшились на 33%, тоді як короткострокові зобов'язання показали зростання на 11,5%. Отже, частка довгострокових зобов'язань зменшилась із 69% у 2015 р. до 57% у 2018 р., відповідно, частка короткострокових зобов'язань збільшилась із

Таблиця 4

Сукупний обсяг значень показників фінансового стану міжнародних аеропортів України за 2014–2018 рр., тис. грн.

Показник	2014 р.*	2015 р.		2016 р.		2017 р.		2018 р.	
	значення	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна
Активи	11 997 623	11 728 273	98%	13 493 452	115%	13 349 628	99%	14 408 562	108%
Необоротні активи	10 421 206	10 209 817	98%	11 642 624	114%	11 555 807	99%	11 949 839	103%
Оборотні активи	1 576 417	1 518 456	96%	1 850 828	122%	1 793 796	97%	2 458 698	137%
Довгострокові зобов'язання	2 804 261	2 579 954	92%	2 109 410	82%	1 471 937	70%	1 729 211	117%
Короткострокові зобов'язання	1 731 618	1 180 077	68%	1 465 367	124%	1 578 132	108%	1 316 070	83%
Виручка від реалізації	1 765 904	2 903 310	164%	3 883 080	134%	4 577 786	118%	5 210 070	114%
Прибуток від операційної діяльності	620 693	1 710 118	276%	2 232 905	131%	2 533 145	113%	2 718 951	107%
Прибуток від фінансової діяльності	-79 488	979 049	100%	1 882 673	192%	2 373 499	126%	2 567 046	108%
Чистий прибуток	-78 910	791 960	100%	1 535 694	194%	1 940 888	126%	2 095 204	108%

* дані наведено за винятком фінансових показників КП «Міжнародний аеропорт «Одеса»» за 2014 р.

31% до 43% у сукупному обсязі значень зобов'язань міжнародних аеропортів України, що свідчить про діяльність, спрямовану на зниження економічних та фінансових ризиків від володіння в структурі пасивів довгостроковими зобов'язаннями.

Як видно з рис. 3, значення сукупного показника виручки від реалізації міжнародних аеропортів України показує позитивну динаміку зростання кожного року. У 2018 р. виручка від реалізації збільшилась на 2 307 млн. грн. порівняно з 2015 р. значною мірою за рахунок зростання значення цього показника на 1 763 млн. грн. ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»», що склало 76% від загальної суми зростання.

Найбільшу динаміку зростання показника виручки від реалізації показало ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького». За 2015–2018 рр. цей показник збільшився майже втричі, а саме зі 112 млн. грн. до 523 млн. грн., що збільшило частку цього міжнародного аеропорту в сукупному обсязі виручки від реалізації із 7% до 10%.



Рис. 1. Динаміка сукупного обсягу значень показників активів міжнародних аеропортів України за 2014–2018 рр., тис. грн.

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств авіаційної галузі

За 2015–2018 рр. зростання сукупного показника виручки від реалізації склало 79,5%, сукупний показник чистої виручки показав збільшення на 164,6%. На 2018 р. найбільшу частку в сукупному показнику чистої виручки має ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»», а саме 88,7%, ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького» має 6,1%, КП «Міжнародний аеропорт «Київ»» – 3,5%, а КП «Міжнародний аеропорт «Одеса»» – 1,7%.

Як показує динаміка сукупного показника чистої виручки, міжнародні аеропорти України



Рис. 2. Динаміка сукупного обсягу значень показників кредиторських зобов'язань міжнародних аеропортів України за 2014–2018 рр., тис. грн.

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств авіаційної галузі

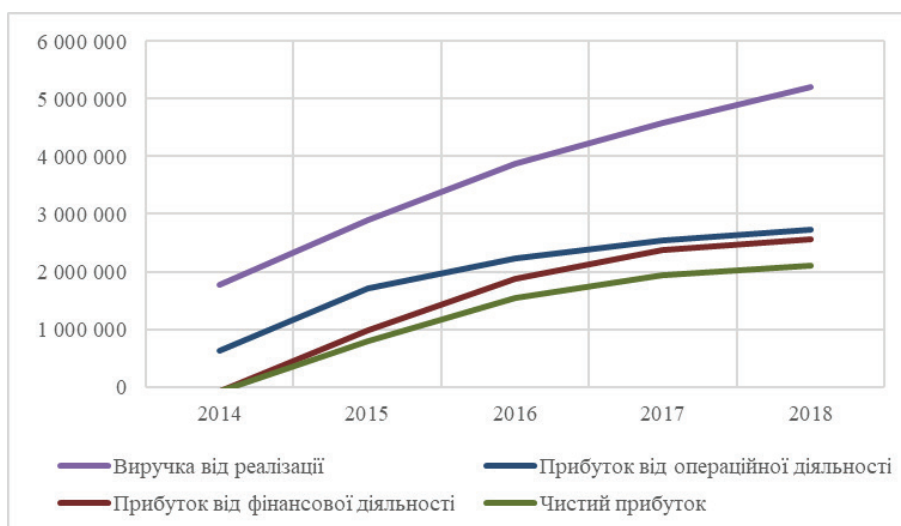


Рис. 3. Динаміка сукупного обсягу значень показників фінансових результатів міжнародних аеропортів України за 2014–2018 рр., тис. грн.

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств авіаційної галузі

знайшли інструменти для зниження собівартості робіт та послуг, адміністративних та інших операційних витрат, а також для зростання надходжень від фінансової діяльності.

діяльності змінився з негативних показників у 2014 р. Напрямами подальших досліджень є встановлення можливості організаційної синергії авіаційної галузі України.

Висновки з проведеного дослідження.

У статті проаналізовано динаміку фінансово-економічних показників підприємств авіаційної галузі України за 2014–2018 рр., а саме ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»», ДП «Укрерорух», Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Укреропроект», Державна авіаційна компанія «Херсон-Авіа», ПАТ «Авіакомпанія авіалінії України», ДП «Тернопільське державне авіаційне підприємство «Універсал-Авіа»», ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького, ПАТ «Мотор Січ», КП «Міжнародний аеропорт «Київ»», КП «Міжнародний аеропорт «Одеса»». Дослідження показало, що обсяг активів у галузі підвищився на 59%. Встановлено, що за період активи міжнародних аеропортів з репрезентативністю на рівні 90% за показником обсягу пасажирів зросли на 9%, оборотні активи – на 14%, оборотні активи – на 60%, виручка – в 3 рази. Спостерігалось скорочення довгострокових зобов'язань на 39%. Прибуток від операційної діяльності та фінансової

Список використаних джерел:

1. Svensson L.E. Open-economy inflation targeting. *Journal of international economics*. 2000. Vol. 50. No. 1. P. 155–183.
2. Mendoza E.G. Real Business Cycles in a Small Open Economy. *The American Economic Review*. 1991. Vol. 81. No. 4. P. 797–818.
3. Vail P.B. *Managing as Performing Art: New Ideas for a World of Chaotic Change*. San-Francisco : Jossey-Bass, 1991. 140 p.
4. Ерохина Е.А. Стадии развития открытой экономики и циклы Н.Д. Кондратьева : монография. Томск : Водолей, 2001. 192 с.
5. Геец В.М., Скрипниченко М.И. От экзогенно зависимой к эндогенно ориентированной стратегии развития экономики. *Экономика и прогнозирование*. 2003. № 1. С. 34–46.
6. Liefmann R. *Revival: Cartels, Concerns and Trusts (1932)*. London : Routledge, 2018. 422 p. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781315122670>.
7. Момот О.М. Транснаціональний банківський капітал у фінансовій системі України: теорія, методологія і практика регулювання : дис. ... докт. екон. наук : спец. 08.00.08 ; Чернігівський національний технологічний університет. Чернігів, 2019. 607 с.
8. Ладыченко К.И. Индикаторы измерения внешнеторговой открытости национальной экономики. *Экономическое пространство*. 2015. № 95. С. 2–16.
9. Петровская Л.В., Шипук П.М. Модели открытой экономики. *Белорусский журнал международного права и международных отношений*. 1998. № 4. С. 89–92.
10. Фейгин Г.Ф. *Открытая экономика: макроэкономический подход*. Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов, 2000. 484 с.
11. Semercioz F., Kocer B. Strategic alliances in the aviation industry: An analysis of Turkish Airlines experience. *Journal of Transnational Management Development*. 2004. Vol. 9. No. 2–3. P. 29–45.
12. Levy H. *Monopolies, cartels and trusts in British industry*. London : Routledge, 2018. 364 p. DOI: <https://doi.org/10.4324/97813151213820>.
13. Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua> (дата звернення: 27.11.2019).

References:

1. Svensson L.E. (2000) Open-economy inflation targeting. *Journal of international economics*, vol. 50, no. 1, pp. 155–183.
2. Mendoza E.G. (1991) Real Business Cycles in a Small Open Economy. *The American Economic Review*, vol. 81, no. 4, pp. 797–818.
3. Vail P.B. (1991) *Managing as Performing Art: New Ideas for a World of Chaotic Change*. San-Francisco : Jossey-Bass.
4. Erokhina E.A. (2001) *Stadii razvitiya otkrytoy ekonomiki i tsikly N.D. Kondrat'eva* [Stages of development of an open economy and N.D. Kondratiev's cycles]. Tomsk : Aquarius (in Russian).
5. Geets V.M., Skripnichenko M.I. (2003) *От ekzogenno zavisimoy k endogenno orientirovannoy strategii razvitiya ekonomiki* [From exogenously dependent to endogenously oriented economic development strategies]. *Economics and forecasting*, no. 1, pp. 34–46 (in Russian).
6. Liefmann R. (2018) *Revival: Cartels, Concerns and Trusts (1932)*. London : Routledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781315122670>.
7. Momot O.M. (2019) *Transnatsionalnyi bankivskiy kapital u finansovii systemi Ukrainy: teoriia, metodolohiia i praktyka rehuliuivannia* [Transnational banking capital in the financial system of Ukraine: theory, methodology and practice of regulation] (PhD Thesis). Chernihiv : Chernihiv National Technological University (in Ukrainian).
8. Ladychenko K.I. (2015) *Indikatory izmereniya vneshnetorgovoy otkrytosti natsional'noy ekonomiki* [Indicators of measuring foreign trade openness of the national economy]. *Economic space*, no. 95, pp. 2–16 (in Russian).
9. Petrovskaya L.V., Shipuk P.M. (1998) *Modeli otkrytoy ekonomiki* [Models of an open economy]. *Belarusian Journal of International Law and International Relations*, no. 4, pp. 89–92 (in Russian).
10. Feigin G.F. (2000) *Otkrytaya ekonomika: makroekonomicheskiy podkhod* [Open economy: macroeconomic approach]. SPb. : Publishing House of the St.-Petersburg State University of Economics and Finance (in Russian).
11. Semercioz F., Kocer B. (2004) Strategic alliances in the aviation industry: An analysis of Turkish Airlines experience. *Journal of Transnational Management Development*, vol. 9, no. 2–3, pp. 29–45.
12. Levy H. (2018) *Monopolies, cartels and trusts in British industry*. London : Routledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/97813151213820>.
13. *Derzhavna aviatsiina sluzhba Ukrainy* [State Aviation Service of Ukraine]. Available at: <https://avia.gov.ua> (accessed: 27 November 2019) (in Ukrainian).