

УДК 339.942

В. В. Венгер,

д. е. н., старший науковий співробітник, провідний науковий співробітник,
Державна установа "Інститут економіки та прогнозування НАН України"
ORCID ID: 0000-0003-1018-0909

Н. І. Романовська,

к. е. н., доцент, науковий співробітник,
Державна установа "Інститут економіки та прогнозування НАН України"
ORCID ID: 0000-0002-1377-7551

М. Б. Чижевська,

к. е. н., доцент, Національний університет "Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка"
ORCID ID: 0000-0003-1637-9564

DOI: 10.32702/2306-6814.2022.4.5

ПОШУК ТА РЕАЛІЗАЦІЯ ОПТИМАЛЬНОЇ МОДЕЛІ УКРАЇНСЬКО-КИТАЙСЬКОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

V. Venger,

Doctor of Economic Sciences, Senior Researcher, Leading Researcher, Public Institution
"Institute for Economics and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine"

N. Romanovska,

PhD in Economics, Associate Professor, Researcher, Public Institution "Institute
for Economics and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine"

M. Chyzhevska,

PhD in Economics, Associate Professor, National University "Yuri Kondratyuk Poltava Polytechnic"

SEARCH AND REALIZATION OF THE OPTIMAL MODEL OF UKRAINIAN-CHINESE COOPERATION IN AVIATION INDUSTRY

Авіаційна галузь наразі є однією з пріоритетних галузей економіки України. Водночас, українсько-китайське співробітництво може значно покращити ситуацію на ринках наших держав. Співробітництво має бути паритетним для країни. Така співпраця для України має бути в першу чередусім у всіх відношеннях, а пошук спільних проєктів, зокрема в авіаційній галузі, повинно бути таким, щоб стратегічно не було негативного впливу на безпеку обох країн.

У статті здійснено пошук та визначено напрями реалізації оптимальної моделі українсько-китайського співробітництва в авіаційній галузі. Визнано, що однією з переваг України при виведенні своїх літаків на зовнішні ринки має стати розгалужена мережа підприємств, що займаються сервісним обслуговуванням і післягарантійним ремонтом літаків. Розташування таких підприємств має бути з урахуванням максимальної близькості до покупців. Розширення співробітництва з Китаєм щодо участі в проєкті "Один пояс – один шлях" буде вигідно обом країнам. Для України – це можливість залучення в авіаційну галузь додаткових інвестиційних ресурсів та вихід на ринки країн Східної та Південно-Східної Азії, а для китайської сторони можливості серійного виробництва нового українського транспортного Ан-178 на потужностях у КНР.

Цікавим й перспективним у сфері авіації, на нашу думку, є активне двостороннє співробітництво у сфері інжинірингу, а також пошук точок дотику на взаємовигідних умовах у сфері надання конструкторських послуг. Ще однією формою двосторонньої співпраці є залучення українських вчених для проведення високооплачуваних лекцій у Китаї за критичними темами.

Маючи спільні цілі, Китай дещо відрізняється від України: він постійно створює власні воєнно-наукові школи у високотехнологічних кластерах; постійно удосконалює промислову базу, на якій здійснюється авіабудування. На відміну від Китаю, в Україні спостерігається: застаріла матеріально-технічна база; існує роз'єднаність розробників, виробників та баз технічного обслуговування і ремонту техніки; старіння кадрового ресурсу; дефіцит фінансових ресурсів; залежність від імпорту сировини та комплектуючих.

The aviation industry is currently one of the priority sectors of the Ukrainian economy. At the same time, Ukrainian-Chinese cooperation can significantly improve the situation on the markets of our countries. Cooperation should be parity for the country. Such cooperation for Ukraine should be primarily beneficial in all

respects, and the search for common projects, in particular in the aviation sector, should be such that strategic influence on the security of both countries is not negative.

The article searched and defined the directions of realization of the optimal model of Ukrainian-Chinese cooperation in the aviation industry. It is recognized that one of the advantages of Ukraine in the development of its aircraft on foreign markets should be a well-developed network of enterprises engaged in servicing and after-warranty repair of aircraft. The location of such enterprises should take into account the maximum proximity to buyers. Expansion of cooperation with China on participation in the "one belt — one way" project will be beneficial for both countries. For Ukraine it is an opportunity to attract additional investment resources to the aviation industry and enter the markets of Eastern and South-East Asian countries, and for the Chinese side the possibility of serial production of the new Ukrainian transport an-178 at capacities in China.

In our opinion, active bilateral cooperation in the field of engineering, as well as search for mutually beneficial terms in the sphere of design services, is interesting and promising in the sphere of aviation. Another form of bilateral cooperation is the involvement of Ukrainian scientists for high-paid lectures in China on critical topics.

Having common goals, China is somewhat different from Ukraine: It constantly creates its own military and scientific schools in high-tech clusters; constantly improves the industrial base on which aircraft building is carried out. Unlike China, Ukraine has an outdated material and technical base; there is a separation of developers, manufacturers and bases of maintenance and repair of equipment; aging of personnel resource; shortage of financial resources; dependence on import of raw materials and components.

*Ключові слова: модель, економіка, співробітництво, авіаційна галузь, літакобудування, ринок, проєкт.
Key words: Model, economy, cooperation, aviation industry, aircraft building, market, project.*

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Економічна взаємодія України та Китаю відбувається у ключових секторах, як-от: металургія, енергетика, сільське господарство, авіація і оборона, транспорт та інфраструктура. Але інвестиційні проєкти розвиваються переважно лише в деяких з них. Так, в агросекторі, де китайській COFCO належить низка елеваторів і портових об'єктів, в енергетиці, де кілька китайських компаній володіє зеленою генерацією, у сфері атомної енергетики, інфраструктури, де співпраця будується в рамках розвитку ініціативи "Пояс і шлях". Обсяг прямих іноземних інвестицій з Китаю в Україну станом на 2020 рік за даними Центру економічної стратегії становив близько 260 млн доларів, що в п'ять разів більше, а ніж п'ять років тому¹.

Як і багато інших країн, Україна зацікавлена розширювати свою присутність на світових ринках, в тому числі в східно-азіатському напрямі, а також розвитку, зокрема, авіаційної промисловості. Сучасне авіабудування — це найбільш науко- та капіталомістка галузь машинобудування, де всі досягнення науки і техніки мають широке застосування. Сьогодні світовий ринок авіабудування внаслідок глобалізації відчуває на собі соціальні, енергетичні, екологічні та інші суперечності розвитку.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Питанню українсько-китайського співробітництва присвячено наукові публікації Гончарука А. та Кошового С. [1], Гловацької С. [2], Єньчжао Л., Пекна Т., Вей С.

[3], Інін Лі, Захаріна С., Волосюк М. [4], Івашук І.О. та Орната М.Р. [5], Корабліна С. [6], Макогона Ю. [7], Стукач Т. [8], Сухоноса Ю. [9]. Більшість питань стосується активізації українсько-китайського співробітництва у різних сферах, проте поза увагою залишаються питання мінімізації негативних наслідків та використання можливостей від українсько-китайського співробітництва в авіаційній галузі.

МЕТА ДОСЛІДЖЕННЯ

Метою дослідження є пошук та реалізація оптимальної моделі українсько-китайського співробітництва в авіаційній галузі. Теоретико-методологічною базою дослідження є наукові праці, методичні дослідження провідних українських та зарубіжних вчених. Пошук та реалізація оптимальної моделі українсько-китайського співробітництва в авіаційній галузі здійснювався за допомогою критичного та наукового аналізу, методів наукового узагальнення та систематизації, індукції та дедукції.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Темпи розвитку та якісні зміни в авіаційній промисловості в останній третині ХХ ст. за своїми масштабами можна порівняти з тим, що були досягнутою за всю її попередню історію цивілізаційного розвитку. В цей період галузь почала активно функціонувати та зазнала глибокої трансформації і стала найважливішим компонентом світової економіки: динамічно змінюється перевезення вантажів і пасажирів, змінилися всі технічні ха-

¹ Асоціація українсько-китайського співробітництва. Китайські інвестиції в Україну зросли в 5 разів з 2016 року. URL: <https://aucc.org.ua/kitajski-investicii-v-ukrainu-zrosli-v-5-raziv-z-2016-roku>

рактеристики лайнерів (вантажопідйомність, типи, розміри, безпека експлуатації, швидкість) [10].

Авіаційна промисловість України є частиною ко-смічної промисловості і налічує 39 підприємств, конструкторських бюро, наукових установ та організацій різних форм власності та призначення, має практично усі складові інфраструктури, що дозволяють розробляти, випробувати, серійно виготовляти літальні апарати із замкнутим циклом, авіаційні двигуни, спеціальне обладнання, виконувати модернізацію та ремонт авіаційної техніки, готувати персонал для роботи в авіаційній промисловості, де на сьогодні працюють понад 60 тис. осіб [11]. Завдяки власним НДДКР національні авіавиробники контролюють ланцюги доданої вартості й таким чином, зберігають глобальну конкурентоспроможність.

Результати аналізу стану вітчизняної авіаційної промисловості свідчать про наявність комплексу проблем, розв'язання яких потребує державних преференцій та стимулів і використання програмно-цільового методу, що стало підставою для прийняття Постанови Кабінетом Міністрів України від 01.09.2021 року №951 "Про затвердження Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021—2030 роки"².

Крім того, держава на 7 років до 1 січня 2025 року звільнила від оподаткування прибуток підприємств — суб'єктів літакобудування, що визначені відповідно до норм статті 2 Закону України "Про розвиток літакобудівної промисловості"³.

Розвиток авіаційної галузі має важливе соціальне значення для економіки України (розвиток інфраструктури, суміжних галузей, збільшення робочих місць тощо). Провідною вітчизняною компанією, що має потужності з повноцінного виробництва літаків, є Державний авіабудівний концерн "Антонов", який створено на базі: київського заводу "Авіант"; Харківського державного авіаційного виробничого підприємства; ДП "Завод 410 цивільної авіації". Окрім перелічених вище підприємств, в Україні сьогодні функціонує низка компаній авіабудівної галузі, які виробляють надлегкі літаки, авіаційні двигуни, комплектуючі, надають сервісні, ремонтні послуги техніки тощо. Загалом номенклатура продукції, що може бути виготовлена літакобудівними підприємствами України, є різноманітною.

Наявність цілої низки авіаційних підприємств забезпечило Україні сьоме місце серед країн, що мають повний цикл виробництва авіатехніки — від проектування до виробництва літаків та двигунів. Водночас за експертними оцінками, розвиток нових проєктів та вихід української техніки на міжнародні ринки стануть комерційно вигідними лише після початку серійного виробництва літаків. Тому на нинішньому етапі одним із можливих шляхів вирішення цього завдання є державне фінансування програм і держзамовлення на нову техніку. Історично склалася так, що профільною продукцією для українських підприємств залишаються саме транспортні, а також пасажирські літаки для регіональних і

середніх магістральних ліній. Це дає українським виробникам можливість бути в різних ринкових нішах із найбільшими світовими виробниками літаків. Проте саме виробництво магістральних пасажирських лайнерів вважається найприбутковішим.

Однією з переваг України у виведенні своїх літаків на зовнішні ринки має стати розгалужена мережа підприємств, що займаються післягарантійним ремонтом та сервісним обслуговуванням літаків. Розташування цих заводів має стимулювати продажі наших літаків на віддалених ринках країн Азійсько-Тихоокеанського регіону. Саме розміщення сервісних підприємств у країнах експлуатації техніки, їх максимальна близькість до покупців мають усунути слабкість конкурентних позицій України на ринку регіональних і середньомагістральних літаків.

Слід відзначити, що в останнє десятиліття вітчизняне авіабудування розвивалося недостатньо ефективно, що обумовило втрату позицій на світовому ринку. Призупинення співробітництва національної авіаційної промисловості з Росією спонукало національні авіабудівні підприємства здійснювати глибокі структурні перетворення і розширювати міжнародне торгово-економічне і науково-виробниче співробітництво в авіабудуванні, включаючи країни Європи, Східної та Південно-Східної Азії.

У цьому контексті важливим є співробітництво з КНР щодо участі в проєкті "Один пояс — один шлях". На наш погляд, це буде вигідно обом країнам. Для України — це насамперед можливість залучення в авіаційну галузь додаткових інвестиційних ресурсів та вихід на ринки країн Східної та Південно-Східної Азії.

У той же час Китай також має зацікавлення у налагодженні співпраці з Україною в галузі виробництва літаків. Наразі китайська сторона досліджує можливості серійного виробництва нового українського транспортного Ан-178 вантажопідйомністю до 18 т розробки ДП "Антонов" (Київ) на потужностях у КНР. Плани співробітництва України та КНР за програмою Ан-178 закріплені протоколом про намір, підписаним китайською Beijing A-Star Aerospace Technology Co. та ДП "Антонов". Цим документом передбачено закупівлю китайською компанією в Україні двох Ан-178 з подальшою організацією виробництва літака в КНР. Умови перспективного співробітництва не розголошуються за бажанням китайського замовника.

Зацікавленість у співробітництві між країнами демонструє і договір про співпрацю між китайською компанією Airspace Industry Corporation of China (AICC) і ДП "Антонов" (2016 р.), згідно з яким у Китай переходить право власності на літак-транспортер Ан-225, включаючи використання креслень і специфікацій літака.

Відповідно до укладеної угоди про довгострокове співробітництво передбачається⁴:

— на першому етапі — побудову модернізованого екземпляра літака Ан-225 "Мрія" у ДП "Антонов" і поставку компанії AICC;

² "Про затвердження Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021—2030 роки": Постанова Кабінету Міністрів України від 01.09.2021 року №951. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/951-2021-%D0%BF%conv#n17>

³ Про розвиток літакобудівної промисловості: Закон України від 12.07.2001 року № 2660-III. ВРУ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2660-14#Text>

⁴ Співпраця ДП "Антонов" та китайської компанії / AICC. URL: <https://ru.tsn.ua/ukrayina/made-in-china-ukrainskie-samolety-mriya-budut-stroit-v-kitae-701775.html>

— на другому етапі — ДП "Антонов" спільно з АІСС планує виробництво Ан-225 у Китаї (спільне серійне виробництво за ліцензією).

Важливим у сфері авіації є активне двостороннє співробітництво у сфері інжинірингу. Україна, як правило, передає окремі технології Китаю, а останній — фінансує низку розробок. Так, наприклад, у 2015 р. Skyrizon (Китай) і "Мотор Січ" встановили відносини всебічного стратегічного співробітництва, а також уклали угоду із Запорізьким машинобудівним конструкторським бюро "Прогрес" імені академіка О.Г. Івченка про створення на території Китаю виробничої бази. Потім у 2016 р. Skyrizon і "Мотор Січ" створили в місті Чунцин на південному заході Китаю спільну компанію. Китайсько-українська виробнича база знаходиться на території Чунцинського нового району Лянцзян. У перспективі на ній буде проводитися розробка, серійне виробництво і обслуговування турбовальних, турбогвинтових і турбовентиляторних двигунів. За попередньою оцінкою, проєкт обійдеться в 20 млрд юанів (приблизно 3 млрд дол. США)⁵.

Слід зазначити, що вартість двигунів становить близько 20 % від вартості літального апарату, подальше сервісне обслуговування також здійснюватиметься вітчизняними виробниками двигунів. Крім того, через технологічні особливості передача ліцензій на двигуни не призводить до їх подальшого копіювання покупцем, саме тому Україна займає досить стійке становище на ринку авіаційної техніки, в тому числі здійснюючи велику кількість експортних поставок двигунів до Китаю (крім двигунів Україна експортує засоби зв'язку, радіолокаційні станції, навігації, бомбоскидувачі та інші невід'ємні складові бойових літаків).

Загалом, співпраця з компанією "Мотор Січ" дозволить Китаю не тільки підвищити виробничі можливості з розробки власних турбовальних двигунів, а й заощадити витрати щодо експлуатації імпортованих вертольотів, — тому китайська компанія Skyrizon планує інвестувати 250 млн дол. США у модернізацію виробничих і проєктних потужностей "Мотор Січ". Створивши спільне підприємство в Китаї, "Мотор Січ" і китайська компанія зможуть розширити свою присутність на ринку.

Крім того, Китай демонструє зацікавленість у налагодженні спільного виробництва авіаційних двигунів з Державним концерном "Укроборонпром". Як відомо, китайська авіаційна компанія AVIC має намір налагодити з українським держпідприємством "Івченко-Прогрес" спільне виробництво авіаційних двигунів, які призначені для китайських бойових літаків. Така зацікавленість китайської сторони пояснюється тим, що в 2013 р. Китай уже мав успішний досвід виробництва перших шести навчально-тренувальних літаків L-15 з українськими двигунами, створеними запорізькими ПАТ "Мотор-Січ" та ДП "Івченко-Прогрес" за участю Харківської науково-виробничої корпорації "ФЕД".

Ще однією формою взаємовигідної двосторонньої співпраці є залучення українських вчених для проведен-

ня лекцій у Китаї за критичними темами, у тому числі пов'язаними з авіабудівництвом, що свідчить про прагнення Китаю отримати цінні знання. Водночас співпраця та копіювання технологій — це можливість поступового переорієнтування Китаю на створення власних наукових шкіл у цій галузі.

Поряд із перевагами це становить суттєву загрозу для України: Китай, — орієнтуючись на створення та збільшення власного науково-конструкторського та індустріального потенціалу за рахунок копіювання отриманих з-за кордону виробів, ідейних доробок, технологій, — незабаром може перетворитись на незалежного національного виробника, відмовляючись від співпраці з країнами, які не зможуть запропонувати сучасні рішення. Водночас слід не нехтувати тим, що між Україною та Китаєм існує конкуренція в авіаційній сфері, оскільки ринки їх збуту перетинаються.

На нашу думку, Україна має активніше залучатись до проєктів у рамках співробітництва з Китаєм на правових, чітко обумовлених договірних умовах із максимальним терміном дії договорів задля підвищення власних можливостей авіаційної галузі та отримання конкурентних переваг на міжнародних ринках. Це вимагатиме від України неухильного виконання раніше взятих на себе зобов'язань, обов'язковий лобізм та високий рівень контактів з вищим керівництвом країн.

Варто зазначити, що наразі під час реалізації двостороннього співробітництва переважають форми міжнародної кооперації, як-от: спільні підприємства і виробництва, а також спільні розробки та ліцензійне виробництво.

Взаємовигідне співробітництво України з Китаєм можливе також у сфері надання конструкторських послуг. Китай зацікавлений інвестувати в інноваційні розробки та організацію виробництва на території України в рамках технопарків, оскільки наша країна для китайців становить не тільки потенційний місткий ринок, а й виступає доволі потужним технологічним ланцюгом [12]. Тому спільні проєкти для авіаційної галузі на основі наведених вище форм міжнародної кооперації та співробітництва є запорукою її успішної модернізації та процвітання двох країн.

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Серед можливих варіантів двостороннього співробітництва в авіаційній сфері, з метою залучення китайських інвестицій, доцільно запропонувати ідею обміну частинами акцій між крупними підприємствами України та Китаю. На такій основі може сформуватися паритетний характер співробітництва та взаємний контроль за практикою збуту та виробництва на певних ринках.

Маючи спільні цілі, Китай дещо відрізняється від України: він постійно удосконалює промислову базу, на якій здійснюється авіабудування та постійно створює власні воєнно-наукові школи у високотехнологіч-

⁵ Співпраця Китаю з українською компанією "Мотор Січ". 2017. URL: <https://wartime.org.ua/34976-spvprasya-kitayu-z-ukrayinskoyu-kompanyeyu-motor-sch-pogliblyuyetsya.html>

чних кластерах. В Україні, на відміну від Китаю, спостерігається застаріла матеріально-технічна база; існує роз'єднаність розробників, виробників та баз технічного обслуговування і ремонту техніки; дефіцит фінансових ресурсів; залежність від імпорту сировини та комплектуючих, а також старіння кадрового ресурсу.

Проведений аналіз дозволяє зробити висновок, що поряд із певними загрозами, активізація двостороннього співробітництва в авіаційній сфері матиме позитивні наслідки для двох країн.

Література:

1. Гончарук А., Кошовий С. Шовковий шлях: від концепції до практичних кроків (формат взаємодії 16+1). Стратегічна панорама. 2016. № 1. С. 26—35.
2. Гловацька С. М. Значення стратегічної ініціативи "Один пояс, один шлях" для України. Розвиток транспорту. 2018. Вип. 2. С. 202—211. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/transdevel_2018_2_22
3. Єньчжао Л., Пекна Т., Вей С. Прямі інвестиції китайських підприємств в Україну. Актуальні проблеми економіки. 2017. № 8 (134). С. 413—418.
4. Інін Лі, Захарін С.В., Волосюк М.В. Перспективи зростання торгово-економічного співробітництва китайської народної республіки та України в контексті реалізації ініціативи "один пояс — один шлях". Економіка та держава. 2018. № 5. С. 14—16.
5. Івашук Ю., Орнат М.Р. Інвестиційні пріоритети економічних реформ Китаю в умовах глобальної нестабільності. Економічний аналіз: зб. наук. праць. 2015. Т. 21. № 2. С. 309—316.
6. Кораблін С.О. Китай: інвестиційні амбіції, обмеження та можливості. Економіка і прогнозування. 2019, № 3. С. 138—157. URL: <https://doi.org/10.15407/eip2019.03.138>
7. Макогон Ю.В. Співробітництво України та Китаю та сучасному етапі. Економічний вісник Національного технічного університету України "Київський політехнічний інститут". 2019. № 16. С. 124—131. URL: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.16.2019.181695>
8. Стукач Т.М. Україна-Китай: спільні економічні інтереси в розвитку АПК. Економіка АПК. 2015/2. № 9. С. 95—99.
9. Сухонос Ю.С. Прямі іноземні інвестиції Китаю та їх вплив на країни ЄС. Бізнес-Інформ. 2019. № 12. С. 51—56. URL: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-12-51-56>
10. Прушківська Е.В., Ніколаєнко М.І. Особливості розвитку авіаційної галузі на міжнародному та національному рівні в умовах глобалізації. Економічний вісник. 2017. № 4. С. 92—99.
11. Горбачова О.М., Ковтуненко В.М. Аналіз ефективності діяльності підприємств авіабудівної галузі України на сучасному етапі. Глобальні та національні проблеми економіки. 2015. Вип. 4. С. 427—430. URL: <http://global-national.in.ua/issue-4-2015/12-vipusk-4-berezen-2015-r/599-gorbachova-o-m-kovtunenکو-v-m-analiz-efektivnosti-diyalnosti-pidpriemstv-aviabudivnoji-galuzi-ukrajini-na-suchasnomu-etapi>
12. Торговельна політика: перспективи участі України в ініціативі "Один пояс, один шлях". Ча 2. К., ДУ "Ін-

трон. та прогнозув. НАН України", 2020. 334 с. URL: <http://ief.org.ua/docs/mg/326.pdf>

References:

1. Goncharuk, A. and Koshovyy, S. (2016), "Silk road: from concept to practical steps (16 + 1 interaction format)", *Stratehichna panorama*, vol. 1, pp. 26—35.
2. Hlovats'ka, S. M. (2018), "The Strategic Initiative "The Belt And Road" And It's Meaning For Ukraine", *Rozvytok transportu*, Vol. 2, pp. 202—211, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/transdevel_2018_2_22 (Accessed 15 Jan 2022).
3. Yenchzhao, Liui, Pekna, T. and Vei, Sun. (2012), "Direct Investments of Chinese Enterprises into Ukraine", *Aktualni problemy ekonomiky*, vol. 8, pp. 413—418.
4. Yingying, Li, Zakharin, S. and Volosiuk, M. (2018). "Prospects for the growth of trade and economic cooperation between china and Ukraine in the context of "one belt — one way", *Ekonomika ta derzhava*, vol. 5, pp. 14—16.
5. Ivaschuk, I.O., Ornat, M.R. (2015), "Investment Priorities Of Economic Reforms Of China Under Global Instability", *Ekonomichnyj analiz*, vol. 21, no. 2, pp. 309—316.
6. Korablin, S.O. (2019), "China: investment ambitions, limitations and opportunities", *Ekonomika i prohozuvannia*, vol. 3, pp. 138—157. <https://doi.org/10.15407/eip2019.03.138>.
7. Makohon, Yu. V. (2019), "Cooperation Of Ukraine And China At The Present Stage", *Ekonomichnyj visnyk Natsional'noho tekhnichnoho universytetu Ukrainy "Kyivs'kyj politekhnichnyj instytut"*, vol. 16, pp. 124—131. <https://doi.org/10.20535/2307-5651.16.2019.181695>
8. Stukach, T. M. (2015), "Ukraine-China: common economic interests in the development of agriculture", *Ekonomika APK*, vol. 9, pp. 95—99.
9. Sukhonos, Yu. S. (2019), "China's Foreign Direct Investments and Their Influence on the EU Countries", *Biznes-Inform*, vol. 12, pp. 51—56, <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-12-51-56>
10. Prushkivs'ka, E.V. and Nikolaienko M.I. (2017), "Features of the development of the aviation industry at the international and national levels in the context of globalization", *Ekonomichnyj visnyk*, vol. 4, pp. 92—99.
11. Horbachova, O.M. end Kovtunenکو V.M. (2015), "Analysis of the effectiveness of the aircraft industry of Ukraine at the present stage", *Hlobal'ni ta natsional'ni problemy ekonomiky*, vol. 4, pp. 427—430, available at: <http://global-national.in.ua/issue-4-2015/12-vipusk-4-berezen-2015-r/599-gorbachova-o-m-kovtunenکو-v-m-analiz-efektivnosti-diyalnosti-pidpriemstv-aviabudivnoji-galuzi-ukrajini-na-suchasnomu-etapi> (Accessed 15 Jan 2022).
12. Ostashko, T. O. Olefir, V. K. Venher, V. V. and Bojko, O. M. (2020), *Torgovelnа politika: perspektivi uchasti Ukrayini v iniciativi "Odin poyas, odin shlyah"*, [Trade policy: prospects for Ukraine's participation in the "One Belt, One Road"], vol. 2, State Organization "Institute of Economics and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine", Kyiv, Ukraine. available at: <http://ief.org.ua/docs/mg/326.pdf> (Accessed 15 Jan 2022).

Стаття надійшла до редакції 03.02.2022 р.