

Л. В. ДЕЙНЕКО,
профессор, доктор экономических наук, завотделом,
Н. Н. ЯКУБОВСКИЙ,
профессор, доктор экономических наук, главный научный сотрудник,
И. А. ШОВКУН,
кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник,
М. Ю. ЗАВГОРОДНЯЯ,
кандидат экономических наук, научный сотрудник,
Н. Г. ГАХОВИЧ,
кандидат экономических наук, научный сотрудник

*Отдел промышленной политики
ГУ "Институт экономики и прогнозирования НАН Украины"
(Киев)*

КЛЮЧЕВЫЕ АСПЕКТЫ "ПЛАНА МАРШАЛЛА" ДЛЯ УКРАИНЫ В ПРОМЫШЛЕННОЙ СФЕРЕ

Проанализировано нынешнее состояние промышленности Украины, и обоснована необходимость ее возрождения с привлечением международной помощи на основе нового "плана Маршалла". Определено, что технологическая поддержка совместного выполнения инновационных проектов за счет льготного кредитования инвестиций является актуальной формой донорской помощи для формирования современной модели промышленного развития в экономике Украины. Обоснована целесообразность интеграции промышленности Украины в программы ренессанса промышленности ЕС на основе формирования "дорожных карт" сотрудничества. Определены ключевые направления такой интеграции по приоритетным видам промышленной деятельности.

L. V. DEINEKO,
Professor, Doctor of Econ. Sci., Head of the Department,
N. N. YAKUBOVSKII,
Professor, Doctor of Econ. Sci., Principal Sci. Researcher,
I. A. SHOVKUN,
Cand. of Econ. Sci., Leading Sci. Researcher,
M. Yu. ZAVGORODNYAYA,
Cand. of Econ. Sci., Sci. Researcher,
N. G. GAKHOVICH,
Cand. of Econ. Sci., Sci. Researcher

*Department of Industrial Policy,
Institute for Economics and Forecasting of the NAS of Ukraine
(Kiev)*

KEY ASPECTS OF THE "MARSHALL PLAN" FOR UKRAINE IN THE INDUSTRIAL SPHERE

The contemporary state of Ukraine's industry is analyzed, and the necessity of its renewal with attraction of the international aid on the basis of a new "Marshall plan" is substantiated.

Дейнеко Людмила Викторовна (Deineko Lyudmila Viktorovna) – e-mail: deinekolv@gmail.com;
Якубовский Николай Николаевич (Yakubovskii Nikolai Nikolaevich) – e-mail: nata1001@mail.ru;
Шовкун Инна Анатольевна (Shovkun Inna Anatol'evna) – e-mail: econvvv9@gmail.com;
Завгородняя Мария Юрьевна (Zavgorodnyaya Mariya Yur'evna) – e-mail: mzavgorodnia@gmail.com;
Гахович Наталия Георгиевна (Gakhovich Nataliya Georgievna) – e-mail: nata1001@mail.ru.

It is determined that the technological support of the joint execution of innovative projects at the expense of a preferential crediting of investments is the actual form of donor aid for the formation of a modern model of industrial development in Ukraine's economy. The expediency of the integration of Ukraine's industry into the programs of renaissance of the EC industry on the basis of the formation of "traffic maps" of collaboration is grounded. The key directions of such integration in the priority forms of industrial activity are determined.

Нынешнее состояние промышленности Украины можно сравнить с тем кризисом, который пережили государства Западной Европы после окончания Второй мировой войны, поскольку речь идет о ключевой системообразующей отрасли экономики. Поэтому поиск вариантов возможной поддержки нашей страны мировым сообществом все больше склоняется к применению известного брэнда "план Маршалла", который был положен в основу послевоенного возрождения промышленности стран Западной Европы.

Этот план предусматривал реиндустриализацию послевоенной экономики. Реализация его положений обеспечила создание материальных предпосылок для технологического прогресса в разных сферах производства, быстрый и продолжительный экономический рост, а также явила миру немецкое и итальянское "экономическое чудо" [1; 2; 3]. Следовательно, Украине тоже может пригодиться разработка "плана Маршалла" по привлечению международной помощи для возрождения отечественной промышленности, модернизации и реструктуризации ее производственных мощностей.

Необходимость разработки в Украине подобного плана обусловлена, во-первых, осознанием важной роли промышленности как фундамента экономического, научно-технологического и социального прогресса общества, а во-вторых – потребностью в решении наиболее острых проблем, вставших перед промышленным комплексом страны (в частности, из-за деиндустриализации национального хозяйства). Доля промышленности в общем объеме созданной ВДС уменьшилась с 31,2% в 2007 г. до 24,8% в 2012 г., а ее участие в общем выпуске продукции и услуг – соответственно, с 45,3% до 38,7%. Особо значительные потери понесли такие отрасли, как текстильное производство (за 2008–2013 гг. падение на 31,6%), производство кокса и продуктов нефтепереработки (соответственно, на 41,4%), металлургическое производство (на 27%), производство химических веществ и химической продукции (на 14,8%), машиностроение (на 26,8%).

Потери настолько велики, что наверстать их возможно лишь на основе коллективной донорской помощи развитых стран ЕС и США – как финансовыми ресурсами, так и путем технологической поддержки, обновления и модернизации действующих предприятий. Что же касается исторических сопоставлений, то следует отметить: по "плану Маршалла", приоритетными для вложения капитала были отрасли, развитие которых ослабляло экономическую зависимость стран Европы от внешних факторов, то есть в первую очередь предусматривалось развивать импортозамещающие и экспортоориентированные отрасли.

В нашем случае это также является наиболее актуальным условием использования донорской помощи. При почти 45-процентной ориентации промышленного производства на экспорт и почти 65-процентной зависимости Украины от импорта промышленных товаров, потеря рынков восточного соседа и дефицит валюты для оплаты импорта существенно усложняют (если вообще не делают невозможной) экономическую деятельность значительной части промышленных предприятий. Рассчитывая на получение внешней финансовой помощи от мирового сообщества по образцу "плана Маршалла", мы должны, прежде всего, определяться с отраслевым и даже предпринимательским адресом их использования, что будет максимально способствовать возобновлению жизнедеятельности промышленности, восстановлению ее производственной базы, стабилизации экономических условий и обеспечению динамического развития экономики.

Еще до недавнего времени (в частности, накануне кризисных процессов – в 2007 г.) базовыми отраслями промышленного развития, активно сотрудничавшими на внешнем

рынке, были предприятия горно-металлургического комплекса и машиностроения, на которые приходилось, соответственно, 8,3% и 34,6% импорта промышленной продукции. Но такое положение было далеко не оптимальным с позиций эффективности национальной экономики. Metallургический экспорт обеспечивался преимущественно компонентами первичной переработки металла, с ограниченной долей добавленной стоимости. Машиностроительный экспорт опирался в большинстве случаев на традиционные связи с РФ, которые сложились еще в советские времена и значительно отставали от требований современного технического развития не только стран ЕС, но и развивающихся стран. Импорт в обеих отраслях выполнял компенсационную роль неэффективной структуры производства, то есть наверстывал недостаточное производство современных профилей проката и высокотехнологичных видов машиностроительной продукции. За 2013 г. импорт промышленной продукции составил 70,7 млрд. дол. (в том числе машиностроения — 19,5 млрд. дол.).

Техническая и финансовая помощь промышленному комплексу Украины должна носить системный характер, именно такой, какой носил "план Маршалла" для возрождения промышленности послевоенной Европы. Вкладывать денежные средства в поддержание и сохранение архаической структуры производства нецелесообразно. Поэтому важными компонентами предоставления донорской помощи предприятиям Украины должны стать инвестиционные и инновационные проекты, которые бы за счет льготных кредитов закупили необходимые современные оборудование и технологии, перенимали передовой опыт организации производства, управления и сбыта продукции, то есть формировали современную модель промышленного развития, адаптированную экономикой развитых стран.

Стратегическими направлениями "плана Маршалла" для Украины должны стать те, благодаря которым активизация процессов экономического роста будет вызывать "цепную реакцию" развития разных отраслей национальной экономики. Так, для избежания рисков ускоренной деиндустриализации экономики, возникающих вследствие разрыва традиционных для Украины производственно-кооперационных связей с восточными партнерами, необходимо позаботиться о сохранении высокой доли промышленности в ВВП. Этого можно достичь путем интеграции отечественной промышленности в программы ренессанса промышленности ЕС, которые определены в Коммюнике Еврокомиссии "For a European Industrial Renaissance" (принятом в 2014 г.) и в Резолюции Европарламента "Renaissance of Industry for a Sustainable Europe (RISE) Strategy" для поиска механизмов преодоления явлений экономического кризиса.

Для преодоления тенденций к замедлению динамики промышленности, существующих в Украине, формирования отдельных совместных проектов будет недостаточно. Нужен переход к согласованной промышленной и инвестиционной политике, направленной на максимальное использование существующего производственного потенциала и на рациональное распределение инвестиционных ресурсов. Элементами такой политики могут быть "дорожные карты" сотрудничества по видам промышленной деятельности между странами ЕС и нашим государством.

Центральными направлениями интеграции промышленности Украины в промышленные комплексы ЕС должны стать *машиностроительные виды деятельности*. Предпочтение следует отдавать проектам в тех подотраслях, продукция которых имеет емкий неудовлетворенный спрос на внутреннем рынке и перспективы роста экспортного потенциала. Это сельскохозяйственное машиностроение; транспортное машиностроение; судостроение; авиационная и ракетно-космическая техника; создание технических средств для энерго- и ресурсосберегающих и экологически чистых технологий; изготовление высокотехнологичного оборудования для модернизации базовых отраслей промышленности. Особое внимание должно быть уделено развитию производства сложной бытовой техники длительного пользования, спрос на которую почти полностью покрывается за счет импорта.

Эффективному сотрудничеству Украины с ЕС в отрасли машиностроения будет способствовать создание у нас позитивных, более “прозрачных”, условий для ведения бизнеса. Речь идет о защите частных инвестиций. Необходимо ускорить унификацию отечественной нормативно-правовой базы в отношении регуляторных практик с соответствующей документацией ЕС, что будет способствовать расширению доступа украинских компаний на европейский рынок и повышению конкурентоспособности отечественной продукции.

Однако проблема определения приоритетов остается, поскольку именно она должна поднять наиболее рациональные сферы восстановления и модернизации производственных мощностей. В силу этого нельзя не обратить внимание на комплекс мер, связанных с компенсацией объемов производства и экспорта, которые до недавнего времени имели российский вектор. По данным 2013 г., это почти 52% общего экспорта продукции машиностроения (табл.). По мнению экспертов, некоторые украинские предприятия заблаговременно начали готовиться к переориентации с российского рынка на европейские. В качестве примеров можно назвать фирму “Леони” и ООО Белоцерковский завод “Трибо” [4]. Также следует отметить “феерический прорыв” в сотрудничестве между украинскими двигателестроителями и авиастроителями Европы *. Существуют планы сотрудничества в производстве так называемых “комбайнов для выработки электроэнергии”, а также кооперации в производстве станций для обеспечения электроэнергией фермерских хозяйств, удаленных от линий электропередачи. Уместным будет расширение кооперации с ведущими европейскими компаниями в реализации инвестиционных проектов производства высокотехнологичной сельскохозяйственной техники, нехватка которой в Украине покрывается импортом (в 2013 г. отечественные сельскохозяйственные производители израсходовали на ее закупку 0,5 млрд. дол.). Преимущественно это касается тракторов и зерноуборочных комбайнов, значительную долю которых наше государство импортирует из стран ЕС.

Объем экспорта отечественной машиностроительной продукции в Россию, требующий компенсации на рынках ЕС и “третьих стран” *

(млн. дол.; %)

Коды	Наименования продукции	Экспорт (всего)	в том числе в			Доля экспорта в Россию, требующая компенсации
			ЕС	СНГ	“третьи страны”	
84	Ядерные реакторы, котлы, машины	3841,0 100	419,4 10,9	2730,2 71,1	691,4 18,0	2222,0 57,8
85	Электрические машины	3134,0 100	1501,6 47,9	1350,6 43,1	281,8 9,0	1101,2 35,1
86	Железнодорожные локомотивы	2463,7 100	131,1 5,3	2297,3 93,3	35,3 1,4	1743,4 70,8
87	Средства наземного транспорта (кроме железнодорожного)	375,6 100	26,4 7,0	274,9 73,2	74,3 19,8	191,6 51,0
88	Летательные аппараты	313,7 100	12,8 4,1	77,9 24,8	223,0 71,1	45,6 14,5
89	Суда	191,1 100	20,9 10,9	51,0 26,7	119,2 62,4	48,1 25,2

* Феерический прорыв в Европу украинских авиадвигателестроителей // Пресс-служба АО “МОТОР СИЧ”. – 2015. – 20 января [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://boguslayev.com.ua/news/360-Gromkiy-start-v-Evropu-ukrainskogo-proizvoditelya-aviadvigateley.html>.

Окончание таблицы

90	Оптические и фотографические приборы и аппараты	292,9	50,4	178,3	64,2	138,8
		100	17,2	60,9	21,9	47,4
	Другие	3,3	1,1	0,4	1,8	0,3
		100	33,3	12,1	54,6	9,1
	Всего	10615,3	2163,7	6960,6	1491,0	5491,0
		100	20,4	65,6	14,0	51,7

* Рассчитано авторами по данным Госстата Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

Одним из обязательных условий расширения такого сотрудничества должно стать повышение локализации промышленной сборки машиностроительной продукции на основе расширения собственного производства комплектующих. Кроме того, для усиления стратегического вектора развития отрасли целесообразно было бы разработать и утвердить Государственную программу развития машиностроения на период до 2020 года, с ориентацией на расширение производства сложной высокотехнологичной техники импортозамещающего ассортимента.

Определяя приоритетные для инвестирования отрасли, необходимо учитывать, что никакая, даже очень существенная, помощь не сможет восстановить национальную экономику без интенсивной работы и интеллектуальных усилий самой нации. Украина владеет действенными факторами экономического возрождения – это высокий интеллектуальный потенциал нации; наиболее благоприятные в Европе природно-климатические условия для развития АПК; наличие передовых технологий в аэрокосмической отрасли, в самолето-, судо-, танкостроении и в тяжелом машиностроении [5]. Такие факторы составляют основу для реального повышения жизненного уровня людей и евроинтеграции, для обеспечения успешности оборонной стратегии страны. В условиях военного противостояния комплекс этих отраслей должен стать едва ли не важнейшей точкой роста национальной экономики, выполняя государственные оборонные заказы.

Украина имеет практически замкнутый цикл производства *авиационной и космической техники*. При сотрудничестве с европейскими компаниями отечественные производители могут удовлетворить спрос в рыночных нишах пассажирских самолетов с количеством посадочных мест менее 100, а также транспортных самолетов грузоподъемностью от 10 до 20 т, которых не производят ни "Боинг", ни "Локхид" [6]. Наилучшим образом зарекомендовали себя двигатели производства АО "Мотор Сич", которое получило предложение от американской вертолетостроительной компании "Сикорский Эйркрафт" об установке двигателей украинского производства на вертолеты С-61*.

Существующая в Украине разветвленная сеть авиаремонтных предприятий, имеющих гибкие производства и являющихся конкурентоспособными по соотношению "цена – качество", создает возможности для выполнения иностранных заказов на ремонт большого количества самолетов советского производства, остающихся в эксплуатации во многих странах Европы. Другим направлением сотрудничества может стать маркетинговая и представительская помощь в совместном продвижении продукции на рынки "третьих стран". Так, ГП "Одесский авиационный завод" выпускает самолет типа У1 "Дельфин", оснащенный оборудованием на базе бортового радиоэлектронного комплекса "Гармин" (США).

Актуальной остается реализация проекта запуска ракетносителя "Антарес", первая ступень которого разработана и изготовлена украинскими предприятиями. В рамках этого проекта Украина способна решать задачи управления проектом в предпусковой и пус-

* Американські вертольоти оснащать українськими двигунами [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.ukrinform.ua/ukr/news/amerikanski_vertoloti_osnastyat_ukraiinskimi_dvigunami.

ковой периоды; расчетно-аналитического обеспечения полета; конструкторского сопровождения изготовления летной матчасти; поддержки пусковых операций; технического обслуживания; сопровождения эксплуатации. До конца 2016 г. планируется осуществить еще, по меньшей мере, 7 запусков такого ракетносителя с целью поставки грузов на международную космическую станцию *.

Есть потребность развивать наработки ГКБ “Южное”, высокий уровень которых известен в мире по проектам “Морской старт” и “Наземный старт”. В частности, предусматриваются проведение испытаний и использование маршевых двигателей, двигателей верхних ступеней и космических буксиров на ракетах-носителях новой разработки, а также интеграция двигателей в уже разработанные ракеты-носители.

В числе новых перспективных направлений сотрудничества в космической сфере заслуживают внимания создание научно-исследовательского центра NASA “Challenger” **; разработка стратегии создания Аэрокосмической Долины совместно с международными экспертами и создание технопарка. Участие Украины в таком сотрудничестве будет способствовать росту экспортного потенциала и утверждению космического статуса нашего государства.

Украина имеет давние традиции *судостроения*. Но сегодня отечественные верфи загружены лишь на 25–30%, 80–90% продукции которых производится на экспорт [7]. Традиционно это танкеры дедвейтом до 100 тыс. т, балкеры, рефрижераторные и рыбопромысловые суда, военные корабли и суда технического флота. Доля стран ЕС в отечественной внешней торговле судами колеблется в пределах 11–25%, что свидетельствует о значительных неиспользованных возможностях сотрудничества Украины с ЕС.

Вследствие агрессивной политики РФ Украина утратила как экспортный рынок этого государства, так и производственные мощности крымских предприятий – таких, как завод “Фиолент”, Феодосийская судостроительная компания “Море”, Севастопольский морской завод, ЦКБ “Черноморец”, Феодосийский судомеханический завод. Однако предприятия отрасли, расположенные в Николаевской и Херсонской областях, способны выполнять иностранные заказы на сооружение танкеров-газовозов, транспортов и нефтяных платформ для освоения морского шельфа.

Значительные перспективы сотрудничества Украины с ЕС в отрасли судостроения могут открыть проекты совместного освоения и производства машин и оборудования для комплектации судов, в чем наше государство ощущает существенный дефицит. Весомым преимуществом в реализации таких проектов может быть обеспечение дешевыми рабочей силой, металлом и сырьем собственного производства, то есть ценовая конкурентоспособность. В то же время выполнение действующего законодательства по поддержке судостроительной промышленности *** будет способствовать повышению уровня комплектации судов и экспортного потенциала отрасли, а также предоставит возможности для создания консорциума. Перспективными могут стать совместные проекты (при участии европейских инвесторов) обеспечения ВМФ Украины современными кораблями:

– строительство головного корабля класса “корвет” на Черноморском судостроительном заводе (поскольку в Украине отсутствует производство целого ряда комплектующих изделий (таких, как главные дизельные двигатели, дизель-генераторы, рулевые машины, винты, системы вооружения кораблей (минно-торпедные, артиллерийские, ракетные)), то к его реализации уже привлечены европейские производители);

* Третий запуск ракетносителя “Антарес” // Інформаційний бюлетень з економічних питань Посольства України в Сполучених Штатах Америки. – 2014. – № 21. – С. 9.

** На Міжнародному аерокосмічному форумі обговорили створення Аерокосмічної Долини в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://ua.interfax.com.ua/news/press-release/225752.html>.

*** Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості : Закон України від 06.09.2012 р. № 5209-VI // Офіційний вісник України. – 2012. – № 76. – Ст. 3072.

– создание скоростных малотоннажных кораблей (катеров) разного назначения (в частности, корветов водотоннажностью до 1000 т) (при этом следует ориентироваться на лучшие образцы по параметрам малозаметности, а также снижения стоимости строительства и эксплуатации – например, на шведский корвет "Висби").

Перспективными вариантами решения проблемы реализации недостроенного крейсера "Украина" могут стать не утилизация его, а достройка для туристических целей или превращение в морскую стартовую площадку для системы ПРО. При условии доброй политической воли и объединения финансовых и технических возможностей нескольких стран (Украины, США и стран ЕС), возможен был бы вариант создания на базе этого крейсера корабля ПВО-ПРО для международных миротворческих миссий.

Сложной остается проблема доступа к долгосрочным дешевым кредитам. Целесообразно использовать практику кредитования строительства новых судов под залог имущества той компании, которая их эксплуатирует, в объеме до 80% их стоимости, при умеренной ставке кредита (в мировой практике – 8%) и с рассрочкой платежа на 8–10 лет.

В силу объективной необходимости сегодня **оборонная промышленность** становится источником роста экономики страны. Потенциал оборонной промышленности уже теперь обеспечивает Украине 8-е место среди мировых экспортеров вооружения и создает 3% объема отечественного экспорта. Военное противостояние нашего государства повышает роль этого комплекса не только как фактора обороноспособности, но и как модератора активизации экономических процессов в стране. К приоритетным группам производств, способных конкурировать на международном рынке военно-технической продукции и услуг, относятся, в частности, разработка и производство летательных аппаратов, бронетехники, высокоточных средств поражения, радиолокационной техники и средств оптико-электронного обнаружения. Основными направлениями сотрудничества в этой сфере могут стать трансфер технологий, совместные проекты разработки, производства и обслуживания новых образцов вооружений и военной техники с целью удовлетворения соответствующего спроса на внутренних и внешних рынках. Для их реализации необходимо освоить общепринятую практику компенсационных схем, использовать гибкие кредитно-денежные механизмы.

Таким образом, разработка и реализация с привлечением международной помощи "плана Маршалла" для Украины могут стать историческим примером конструктивных усилий мирового сообщества в XXI в. по поддержке экономической динамики в отдельной стране, которая вследствие кризиса и военной агрессии утратила позитивный тренд своего развития, но остается весомым фактором европейского и мирового экономического устройства.

Список использованной литературы

2. Райнерт Э.С. Как богатые страны стали богатыми, и почему бедные страны остаются бедными ; [пер. с англ. Н. Автономовой] ; [под ред. В. Автономова]. – М. : Изд. дом Гос. ун-та – Высшей школы экономики, 2011. – 384 с.
2. Шаров А.Н. Выход из кризиса: уроки "плана Маршалла" и перспективы для Украины // Экономика Украины. – 2014. – № 12. – С. 20–28.
3. Богдан Т. Залучення й використання зовнішньої фінансової допомоги в контексті поточних економічних проблем та історичного досвіду реалізації "плану Маршалла" // Економіст. – 2014. – № 9. – С. 4–8.
4. Гребеник Е. Смена ориентации: как украинский тяжпром ищет новые рынки // Forbes. – 2014. – № 11. – С. 22–23.
5. Гальчинський А. Бюджетна похоронка // Дзеркало тижня. – 2015. – 16 січня.
6. Рижов В. Європейське майбутнє українського авіапрому. – 2014. – 24 лютого [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://forbes.ua/ua/opinions/1373671-evropejske-majbutne-ukrayinskogo-aviaproму>.
7. Якубовський М.М., Завгородня М.Ю. Ринок продукції суднобудування. Додаток 7. Заходи з активізації ринку продукції суднобудування / Пріоритети розвитку внутрішнього ринку України. – К. : Ін-т екон. та прогноз. НАН України, 2013. – С. 34–37, 63–64.

References

1. Reinert E.S. *Kak Bogatye Strany Stali Bogatymi, i Pochemu Bednye Strany Ostayutsya Bednymi, pod red. V. Avtonomova* [How Rich Countries Got Rich and Why Poor Countries Stay Poor], edited by V. Avtonomov. Moscow, Publ. House of the State Higher School of Economy, 2011 [in Russian].
 2. Sharov A.N. *Vykhod iz krizisa: uroki “plana Marshalla” i perspektivy dlya Ukrainy* [Out of the crisis: the “Marshall plan” lessons and prospects for Ukraine]. *Ekonomika Ukrainy – Economy of Ukraine*, 2014, No. 12, pp. 20–28 [in Russian].
 3. Bogdan T. *Zaluchennya i vykorystannya zovnishn’oi finansovoi dopomogy v konteksti potochnykh ekonomichnykh problem ta istorychnogo dosvidu realizatsii “planu Marshalla”* [The attraction and use of the external financial aid in the context of current economic problems and the historical experience of the realization of the “Marshall plan”]. *Ekonomist – Economist*, 2014, No. 9, pp. 4–8 [in Ukrainian].
 4. Grebenik E. *Smena orientatsii: kak ukrainskii tyazhprom ishchet novye rynki* [The change of orientation: how the Ukrainian heavy industry seeks new markets]. *Forbes*, 2014, No. 11, pp. 22–23 [in Russian].
 5. Hal’chyns’kyi A. *Byudzhetna pokhoronka* [Budgetary funeral notice]. *Dzerkalo Tyzhnya – Week’s Mirror*, January 16, 2015 [in Ukrainian].
 6. Ryzhov V. *Evropeis’ke maibutne ukrains’kogo aviapromu* [The European future of Ukraine’s aircraft industry], available at: <http://forbes.ua/ua/opinions/1373671-evropejske-majbutne-ukrayinskogo-aviapromu> [in Ukrainian].
 7. Yakubovs’kyi M.M., Zavgorodnya M.Yu. *Rynok produktsii sudnobuduvannya. Dodatok 7. Zakhody z aktyvizatsii rynku produktsii sudnobuduvannya, v: Priorytety rozvytku vnutrishn’ogo rynku Ukrainy* [The market of ship-building products. Appendix 7. Measures on activization of the market of ship-building products, in: Priorities of Development of Ukraine’s Internal Market]. Kyiv, Inst. for Econ. and Forecast. of the NAS of Ukraine, 2013, pp. 34–37, 63–64 [in Ukrainian].
-