

Л. В. ДЕЙНЕКО,
професор, доктор економічних наук, заввідділом,
М. М. ЯКУБОВСЬКИЙ,
професор, доктор економічних наук, головний науковий співробітник,
І. А. ШОВКУН,
кандидат економічних наук, провідний науковий співробітник,
М. Ю. ЗАВГОРОДНЯ,
кандидат економічних наук, науковий співробітник,
Н. Г. ГАХОВИЧ,
кандидат економічних наук, науковий співробітник

*Відділ промислової політики
ДУ "Інститут економіки та прогнозування НАН України"
(Київ)*

КЛЮЧОВІ АСПЕКТИ "ПЛАНУ МАРШАЛЛА" ДЛЯ УКРАЇНИ У ПРОМИСЛОВІЙ СФЕРІ

Проаналізовано нинішній стан промисловості України, та обґрунтовано необхідність її відродження із залученням міжнародної допомоги на основі нового "плану Маршалла". Визначено, що технологічна підтримка спільного виконання інноваційних проектів за рахунок пільгового кредитування інвестицій є актуальною формою донорської допомоги для формування сучасної моделі промислового розвитку в економіці України. Обґрунтовано доцільність інтеграції промисловості України у програми ренесансу промисловості ЄС на основі формування "дорожніх карт" співробітництва. Визначено ключові напрями такої інтеграції за пріоритетними видами промислової діяльності.

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

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

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. 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

Дейнеко Людмила Вікторівна (Deineko Lyudmyla Viktorivna) – e-mail: deinekolv@gmail.com;
Якубовський Микола Миколайович (Yakubovskiy Mykola Mykolaiovych) – e-mail: nata1001@mail.ru;
Шовкун Інна Анатоліївна (Shovkun Inna Anatoliivna) – e-mail: econvvv9@gmail.com;
Завгородня Марія Юріївна (Zavgorodnya Mariya Yuriivna) – e-mail: mzavgorodnia@gmail.com;
Гахович Наталія Георгіївна (Gakhovych Nataliya Georgiivna) – e-mail: nata1001@mail.ru.

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.

Теперішній стан промисловості України можна порівняти з тією кризою, яку пережили держави Західної Європи після закінчення Другої світової війни, оскільки йдеться про ключову системоутворюючу галузь економіки. Тому пошук варіантів можливої підтримки нашої країни світовим співтовариством дедалі більше схиляється до застосування відомого бренду “план Маршалла”, який було покладено в основу повоєнного відродження промисловості країн Західної Європи.

Цей план передбачав реіндустріалізацію повоєнної економіки. Реалізація його положень забезпечила створення матеріальних передумов для технологічного прогресу в різних сферах виробництва, швидке і довготривале економічне зростання, а також явила світові німецьке та італійське “економічне диво” [1; 2; 3]. Отже, Україні теж може стати у нагоді розробка “плану Маршалла” щодо залучення міжнародної допомоги для відродження вітчизняної промисловості, модернізації та реструктуризації її виробничих потужностей.

Необхідність розробки в Україні подібного плану зумовлена, по-перше, усвідомленням важливої ролі промисловості як фундаменту економічного, науково-технологічного і соціального прогресу суспільства, а по-друге – потребою у розв’язанні найгостріших проблем, які постали перед промисловим комплексом країни (зокрема, через деіндустріалізацію національного господарства). Частка промисловості в загальному обсягу створеної ВДВ зменшилася з 31,2% у 2007 р. до 24,8% у 2012 р., а її участь у загальному випуску продукції та послуг – відповідно, з 45,3% до 38,7%. Особливо значних втрат зазнали такі галузі, як текстильне виробництво (за 2008–2013 рр. падіння на 31,6%), виробництво коксу та продуктів нафтопереробки (відповідно, на 41,4%), металургійне виробництво (на 27%), виробництво хімічних речовин і хімічної продукції (на 14,8%), машинобудування (на 26,8%).

Втрати є настільки великими, що надолжити їх можливо лише на основі колективної донорської допомоги розвинутих країн ЄС і США – як фінансовими ресурсами, так і шляхом технологічної підтримки, оновлення і модернізації діючих підприємств. Що ж до історичних порівнянь, то слід зазначити: за “планом Маршалла”, пріоритетними для вкладення капіталу були галузі, розвиток яких послабляв економічну залежність країн Європи від зовнішніх факторів, тобто у першу чергу передбачалося розвивати імпортозаміщуючі та експортоорієнтовані галузі.

У нашому випадку це також є найактуальнішою умовою використання донорської допомоги. При майже 45-процентній орієнтації промислового виробництва на експорт і майже 65-процентній залежності України від імпорту промислових товарів, втрата ринків східного сусіда і дефіцит валюти для оплати імпорту істотно ускладнюють (якщо взагалі не роблять неможливою) економічну діяльність значної частини промислових підприємств. Розраховуючи на отримання зовнішньої фінансової допомоги від світового співтовариства на зразок “плану Маршалла”, ми повинні, насамперед, визначитися з галузевою і навіть підприємницькою адресою їх використання, що максимально сприятиме відновленню життєдіяльності промисловості, відбудові її виробничої бази, стабілізації економічних умов і забезпеченню динамічного розвитку економіки.

Ще донедавна (зокрема, напередодні кризових процесів – у 2007 р.) базовими галузями промислового розвитку, що активно співпрацювали на зовнішньому ринку, були підприємства гірничо-металургійного комплексу і машинобудування, на які припадало, відповідно, 8,3% і 34,6% імпорту промислової продукції. Але таке становище було далеко не оптимальним з позицій ефективності національної економіки. Металургійний експорт забезпечувався переважно компонентами первинної переробки металу, з обмеженою часткою доданої вартості. Машинобудівний експорт спирався, здебіль-

шого, на традиційні зв'язки з РФ, які склалися ще за радянських часів і значно відставали від вимог сучасного технічного розвитку не тільки країн ЄС, але й країн, які розвиваються. Імпорт в обох галузях виконував компенсаційну роль неефективної структури виробництва, тобто надолужував недостатнє виробництво сучасних профілів прокату і високотехнологічних видів машинобудівної продукції. За 2013 р. імпорт промислової продукції становив 70,7 млрд. дол. (у тому числі машинобудування — 19,5 млрд. дол.).

Технічна та фінансова допомога промислового комплексу України повинна мати системний характер, саме такий, який мав "план Маршалла" для відродження промисловості повоєнної Європи. Вкладати кошти у підтримання і збереження архаїчної структури виробництва недоцільно. Тому важливими компонентами надання донорської допомоги підприємствам України повинні стати інвестиційні та інноваційні проекти, які б за рахунок пільгових кредитів закупували необхідні сучасні обладнання і технології, переймали передовий досвід організації виробництва, управління і збуту продукції, тобто формували сучасну модель промислового розвитку, адаптовану економіками розвинутих країн.

Стратегічними напрямками "плану Маршалла" для України мають стати ті, завдяки яким активізація процесів економічного зростання викликатиме "ланцюгову реакцію" розвитку різних галузей національної економіки. Так, для уникнення ризиків прискореної деіндустріалізації економіки, що виникають внаслідок розриву традиційних для України виробничо-коопераційних зв'язків зі східними партнерами, необхідно подбати про збереження високої частки промисловості у ВВП. Цього можна досягти шляхом інтеграції вітчизняної промисловості у програми ренесансу промисловості ЄС, які визначено у Комюніке Єврокомісії "For a European Industrial Renaissance" (прийнятому у 2014 р.) і в Резолюції Європарламенту "Renaissance of Industry for a Sustainable Europe (RISE) Strategy" для пошуку механізмів подолання явищ економічної кризи.

Для подолання тенденцій до уповільнення динаміки промисловості, які існують в Україні, формування окремих спільних проектів буде недостатньо. Потрібен перехід до узгодженої промислової та інвестиційної політики, спрямованої на максимальне використання існуючого виробничого потенціалу і на раціональний розподіл інвестиційних ресурсів. Елементами такої політики можуть бути "дорожні карти" співробітництва за видами промислової діяльності між країнами ЄС і нашою державою.

Центральними напрямками інтеграції промисловості України у промислові комплекси ЄС повинні стати *машинобудівні види діяльності*. Перевагу слід віддавати проектам у тих підгалузях, продукція яких має місткий незадоволений попит на внутрішньому ринку і перспективи зростання експортного потенціалу. Це сільськогосподарське машинобудування; транспортне машинобудування; суднобудування; авіаційна та ракетно-космічна техніка; створення технічних засобів для енерго- і ресурсозберігаючих та екологічно чистих технологій; виготовлення високотехнологічного устаткування для модернізації базових галузей промисловості. Особлива увага має бути приділена розвитку виробництва складної побутової техніки тривалого користування, попит на яку майже повністю покривається за рахунок імпорту.

Ефективній співпраці України з ЄС у галузі машинобудування сприятиме створення у нас позитивних, більш "прозорих" умов для ведення бізнесу. Йдеться про захист приватних інвестицій. Необхідно прискорити уніфікацію вітчизняної нормативно-правової бази щодо регуляторних практик з відповідною документацією ЄС, що сприятиме розширенню доступу українських компаній на європейський ринок і підвищенню конкурентоспроможності вітчизняної продукції.

Проте проблема визначення пріоритетів залишається, оскільки саме вона повинна підняти найбільш раціональні сфери відновлення та модернізації виробничих по-

тужностей. З огляду на це, не можна не звернути увагу на комплекс заходів, пов'язаних з компенсацією обсягів виробництва і експорту, які донедавна мали російський вектор. За даними 2013 р., це майже 52% загального експорту продукції машинобудування (табл.). На думку експертів, деякі українські підприємства заздалегідь почали готуватися до переорієнтації з російського ринку на європейські. Як приклади можна назвати фірму “Леоні” та ТОВ Білоцерківський завод “Трібо” [4]. Також слід відзначити “феєричний прорив” у співробітництві між українськими двигунобудівниками та авіабудівниками Європи *. Існують плани співпраці у виробництві так званих “комбайнів для вироблення електроенергії”, а також кооперації у виробництві станцій для забезпечення електроенергією фермерських господарств, віддалених від ліній електропередачі. Доречним буде розширення кооперації з провідними європейськими компаніями у реалізації інвестиційних проектів виробництва високотехнологічної сільськогосподарської техніки, нестача якої в Україні покривається імпортом (у 2013 р. вітчизняні сільськогосподарські виробники витратили на її закупівлю 0,5 млрд. дол.). Переважно це стосується тракторів і зернозбиральних комбайнів, значну частку яких наша держава імпортує з країн ЄС.

**Обсяг експорту вітчизняної машинобудівної продукції до Росії,
який вимагає компенсації на ринках ЄС і “третіх країн”**

(млн. дол.; %)

Коди	Найменування продукції	Експорт (усього)	у тому числі до			Частка експорту до Росії, яка вимагає компенсації
			ЄС	СНД	“третіх країн”	
84	Ядерні реактори, котли, машини	3841,0	419,4	2730,2	691,4	2222,0
		100	10,9	71,1	18,0	57,8
85	Електричні машини	3134,0	1501,6	1350,6	281,8	1101,2
		100	47,9	43,1	9,0	35,1
86	Залізничні локомотиви	2463,7	131,1	2297,3	35,3	1743,4
		100	5,3	93,3	1,4	70,8
87	Засоби наземного транспорту (крім залізничного)	375,6	26,4	274,9	74,3	191,6
		100	7,0	73,2	19,8	51,0
88	Літальні апарати	313,7	12,8	77,9	223,0	45,6
		100	4,1	24,8	71,1	14,5
89	Судна	191,1	20,9	51,0	119,2	48,1
		100	10,9	26,7	62,4	25,2
90	Оптичні та фотографічні прилади і апарати	292,9	50,4	178,3	64,2	138,8
		100	17,2	60,9	21,9	47,4
	Інші	3,3	1,1	0,4	1,8	0,3
		100	33,3	12,1	54,6	9,1
	Всього	10615,3	2163,7	6960,6	1491,0	5491,0
		100	20,4	65,6	14,0	51,7

* Розраховано авторами за даними Держстату України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

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

Однією з обов'язкових умов розширення такої співпраці має стати підвищення локалізації промислового складання машинобудівної продукції на основі розширення власного виробництва комплектуючих. Крім того, для посилення стратегічного вектора розвитку галузі доцільно було б розробити і затвердити Державну програму розвитку машинобудування на період до 2020 року, з орієнтацією на розширення виробництва складної високотехнологічної техніки імпортозаміщуючого асортименту.

Визначаючи пріоритетні для інвестування галузі, необхідно враховувати, що ніяка, навіть дуже істотна, допомога не зможе відновити національну економіку без інтенсивної роботи та інтелектуальних зусиль самої нації. Україна володіє дійовими факторами економічного відродження — це високий інтелектуальний потенціал нації; найсприятливіші в Європі природно-кліматичні умови для розвитку АПК; наявність передових технологій в аерокосмічній галузі, у літако-, судно-, танкобудуванні та у важкому машинобудуванні [5]. Такі фактори складають основу для реального підвищення життєвого рівня людей та євроінтеграції, для забезпечення успішності оборонної стратегії країни. В умовах воєнного протистояння комплекс цих галузей повинен стати чи не найважливішою точкою зростання національної економіки, виконуючи державні оборонні замовлення.

Україна має практично замкнутий цикл виробництва *авіаційної та космічної техніки*. При співпраці з європейськими компаніями вітчизняні виробники можуть задовольнити попит у ринкових нішах пасажирських літаків з кількістю посадкових місць, меншою від 100, а також транспортних літаків вантажопідйомністю від 10 до 20 т, яких не виробляють ні "Боїнг", ні "Локхід" [6]. Найкраще зарекомендували себе двигуни виробництва АТ "Мотор Січ", яке отримало пропозицію від американської вертольотобудівної компанії "Сікорський Ейркрафт" про встановлення двигунів українського виробництва на вертольоти С-61*.

Існуюча в Україні розгалужена мережа авіаремонтних підприємств, які мають гнучкі виробництва і є конкурентоспроможними за співвідношенням "ціна — якість", створює можливості для виконання іноземних замовлень на ремонт великої кількості літаків радянського виробництва, що залишаються в експлуатації у багатьох країнах Європи. Іншим напрямом співпраці може стати маркетингова і представницька допомога у спільному просуванні продукції на ринки "третьох країн". Так, ДП "Одеський авіаційний завод" випускає літак типу У1 "Дельфін", оснащений обладнанням на базі бортового радіоелектронного комплексу "Гармін" (США).

Актуальною залишається реалізація проекту запуску ракетносія "Антарес", першу ступінь якого розроблено і виготовлено українськими підприємствами. У рамках цього проекту Україна здатна вирішувати завдання управління проектом у передпусковий та пусковий періоди; розрахунково-аналітичного забезпечення польоту; конструкторського супроводу виготовлення льотної матчастини; підтримки пускових операцій; технічного обслуговування; супроводу експлуатації. До кінця 2016 р. планується здійснити ще, принаймні, 7 запусків такого ракетносія з метою постачання вантажів на міжнародну космічну станцію**.

Є потреба розвивати напрацювання ДКБ "Південне", високий рівень яких відомий у світі за проектами "Морський старт" і "Наземний старт". Зокрема, передбачаються проведення випробувань і використання маршових двигунів, двигунів верхніх ступенів і космічних буксирів на ракетах-носіях нової розробки, а також інтеграція двигунів у вже розроблені ракети-носії.

* Американські вертольоти оснастять українськими двигунами [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://www.ukrinform.ua/ukr/news/amerikanski_vertoloti_osnastyat_ukraiinskimi_dvigunami.

** Третій запуск ракетносія "Антарес" // Інформаційний бюлетень з економічних питань Посольства України в Сполучених Штатах Америки. — 2014. — № 21. — С. 9.

Серед нових перспективних напрямів співпраці у космічній сфері заслуговують на увагу створення науково-дослідного центру NASA “Challenger” *; розробка стратегії створення Аерокосмічної Долини спільно з міжнародними експертами і створення технопарку. Участь України у такій співпраці сприятиме зростанню експортного потенціалу та утвердженню космічного статусу нашої держави.

Україна має давні традиції *суднобудування*. Але сьогодні вітчизняні верфі завантажено лише на 25–30%, 80–90% продукції яких виробляється на експорт [7]. Традиційно це танкери дедвейтом до 100 тис. т, балкери, рефрижераторні та рибпромислові судна, військові кораблі та судна технічного флоту. Частка країн ЄС у вітчизняній зовнішній торгівлі суднами коливається у межах 11–25%, що свідчить про значні невикористані можливості співпраці України з ЄС.

Внаслідок агресивної політики РФ Україна втратила як експортний ринок цієї держави, так і виробничі потужності кримських підприємств – таких, як завод “Фіолент”, Феодосійська суднобудівна компанія “Море”, Севастопольський морський завод, ЦКБ “Чорноморець”, Феодосійський судномеханічний завод. Проте підприємства галузі, розташовані в Миколаївській і Херсонській областях, здатні виконувати іноземні замовлення на спорудження танкерів-газовозів, транспортів і нафтових платформ для освоєння морського шельфу.

Значні перспективи співпраці України з ЄС у галузі суднобудування можуть відкрити проекти спільного освоєння і виробництва машин і обладнання для комплектації суден, у чому наша держава відчуває істотний дефіцит. Вагомою перевагою у реалізації таких проектів може бути забезпечення дешевими робочою силою, металом і сировиною власного виробництва, тобто цінова конкурентоспроможність. Водночас виконання чинного законодавства щодо підтримки суднобудівної промисловості ** сприятиме підвищенню рівня комплектації суден і експортного потенціалу галузі, а також надасть можливості для створення консорціуму. Перспективними можуть стати спільні проекти (за участі європейських інвесторів) забезпечення ВМФ України сучасними кораблями:

– будівництво головного корабля класу “корвет” на Чорноморському суднобудівному заводі (оскільки в Україні відсутнє виробництво цілого ряду комплектуючих виробів (таких, як головні дизельні двигуни, дизель-генератори, рульові машини, гвинти, системи озброєння кораблів (мінно-торпедні, артилерійські, ракетні)), то до його реалізації вже залучено європейських виробників);

– створення швидкісних малотоннажних кораблів (катерів) різного призначення (зокрема, корветів водотоннажністю до 1000 т) (при цьому слід орієнтуватися на найкращі зразки за параметрами малопомітності, а також зниження вартості будівництва та експлуатації – наприклад, на шведський корвет “Вісбі”).

Перспективними варіантами вирішення проблеми реалізації недобудованого крейсера “Україна” можуть стати не утилізація його, а добудова для туристичних цілей або перетворення на морський стартовий майданчик для системи ПРО. За умови доброї політичної волі та об’єднання фінансових і технічних можливостей декількох країн (України, США і країн ЄС), можливим був би варіант створення на базі цього крейсера корабля ППО-ПРО для міжнародних миротворчих місій.

Складною залишається проблема доступу до довгострокових дешевих кредитів. Додільно використовувати практику кредитування будівництва нових суден під заставу

* На Міжнародному аерокосмічному форумі обговорили створення Аерокосмічної Долини в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <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.

майна тієї компанії, яка їх експлуатує, в обсягу до 80% їх вартості, при помірній ставці кредиту (у світовій практиці — 8%) і з розстрочкою платежу на 8–10 років.

З огляду на об'єктивну необхідність, сьогодні *оборонна промисловість* стає джерелом зростання економіки країни. Потенціал оборонної промисловості вже тепер забезпечує Україні 8-ме місце серед світових експортерів озброєння і створює 3% обсягу вітчизняного експорту. Воєнне протистояння нашої держави підвищує роль цього комплексу не тільки як фактора обороноздатності, але й як модератора активізації економічних процесів у країні. До пріоритетних груп виробництв, здатних конкурувати на міжнародному ринку військово-технічної продукції та послуг, належать, зокрема, розробка і виробництво літальних апаратів, бронетехніки, високоточних засобів ураження, радіолокаційної техніки і засобів оптико-електронного виявлення. Основними напрямками співробітництва у цій сфері можуть стати трансфер технологій, спільні проекти розробки, виробництва та обслуговування нових зразків озброєнь і військової техніки з метою задоволення відповідного попиту на внутрішніх і зовнішніх ринках. Для їх реалізації необхідно освоїти загальноприйнятну практику компенсаційних схем, використати гнучкі кредитно-грошові механізми.

Таким чином, розробка і реалізація із залученням міжнародної допомоги "плану Маршалла" для України можуть стати історичним прикладом конструктивних зусиль світового співтовариства у ХХІ ст. з підтримки економічної динаміки в окремій країні, яка внаслідок кризи і воєнної агресії втратила позитивний тренд свого розвитку, але залишається вагомим фактором європейського і світового економічного устрою.

Список використаної літератури

1. 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 О.М. Вихід з кризи: уроки "плану Маршалла" та перспективи для України // Економіка України. — 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 червня [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://forbes.ua/ua/opinions/1373671-evropejske-majbutne-ukrayinskogo-aviapromu>.
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 прогнозів. 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 O.M. *Vykhid z kryzy: uroky "planu Marshalla" ta perspektyvy 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 Ukrainian].
3. Bogdan T. *Zaluchennya i vykorystannya zovnishn'oi finansovoi dopomogy v konteksti potochnykh ekonomichnykh problem ta istorichnogo 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. of Econ. and Forecast. of the NAS of Ukraine, 2013, pp. 34–37, 63–64 [in Ukrainian].
