

Kalambet, (Yudina) S. V., and Kyrylenko, B. O. "Ekonomichna bezpeka yak bahatorivneva systema" [Economic Security as a Multilevel System]. *Ekonomika i suspilstvo*. 2016. http://economyandsociety.in.ua/journal/5_ukr/62.pdf

Maistro, S. V. "Napriamy udoskonalennia mekhanizmu derzhavnoho upravlinnia finansovo-ekonomichnoi bezpekoi Ukrainy v suchasnykh umovakh" [Areas of Improvement of State Management of Financial and Economic Security of Ukraine in Modern Conditions]. Aktualni problemy derzhavnoho upravlinnia. 2015. <http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/apdu/2015-1/doc/2/03.pdf>

Matviichuk, I. O. "Instytutsionalizatsiia upravlinnia ekonomichnoi bezpekoi derzhavy" [Institutionalization of Economic Security Management of the State]. *Visnyk Akademii mytnoi sluzhby Ukrainy. Seriya «Ekonomika»*, no. 2 (2012): 131-141.

Plakida, A. O. "Realizatsiia derzhavnoi polityky u sferi ekonomichnoi bezpeky natsionalnoi ekonomiky" [Implementation of State Policy in the Field of Economic Security of the National Economy]: *avtoref. dys. ... kand. nauk z derzh. upr.* : 25.00.02, 2008.

Ponomarenko, V. S., and Kavun, S. V. *Kontseptualni osnovy ekonomichnoi bezpeky* [Conceptual Foundations of Economic Security]. Kharkiv: Vyd-vo KhNEU, 2008.

Sorokivska, O. A. "Innovatsiini napriamy pidvyshchennia ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv maloho biznesu v umovakh konfliktnykh sytuatsii" [Innovative Ways to Increase the Economic Security of Small Businesses in Conflict Situations]: *dys. ... d-ra ekon. nauk* : 08.00.04, 2016.

Tkachova, N. M. "Mekhanizm derzhavnoho rehuliuвання ekonomichnoi bezpeky rehionu" [The Mechanism of State Regulation of Economic Security of the Region]: *avtoref. dys. ... d-ra nauk z derzh. upr.* : 25.00.02, 2009.

УДК 338.1:339.562
JEL: F13; F52

ХАРАКТЕРИСТИКА СТАНУ ТА ТЕНДЕНЦІЙ ІМПОРТОЗАЛЕЖНОСТІ ВІТЧИЗНЯНОЇ ЕКОНОМІКИ ЯК ПЕРЕДУМОВА ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ ІМПОРТОЗАМІЩЕННЯ

©2020 КОНДРО І. В.

УДК 338.1:339.562
JEL: F13; F52

Кондро І. В. Характеристика стану та тенденцій імпортозалежності вітчизняної економіки як передумова формування державної політики імпортозаміщення

Метою статті є визначення деструктивних чинників і тенденцій щодо надмірного зростання імпортозалежності вітчизняної економіки; обґрунтування напрямів реалізації політики імпортозаміщення як реакції на посилення реальних і потенційних загроз. Ідентифіковано деструктивні чинники зростання імпортозалежності вітчизняної економіки, що є наслідком неефективної державної політики в різних галузях національної економіки. Зазначено, що ці чинники виступають передумовою виникнення реальних і потенційних загроз економічній безпеці вітчизняного ринку. Проаналізовано причини виникнення таких деструктивних елементів, як: дисбаланс розподілу фінансових ресурсів між секторами економіки; наявність структурних диспропорцій; неспроможність вітчизняної промисловості задовольнити зростаючий попит на високотехнологічні та інноваційні товари; низька інноваційна активність вітчизняних виробників; падіння платоспроможного попиту на науково-технічну продукцію та хронічний інвестиційний голод; консерватизм у промисловій політиці та використання у виробництві морально та технічно застарілого обладнання; наявність інституційних бар'єрів та конфліктів, які уповільнюють зміну структури сукупного попиту на користь інноваційної та якісно кращої продукції та відповідну зміну структури вітчизняної продукції. Наголошено на причинах та обставинах виникнення диспаритету в зовнішній торгівлі України та невиправданого низького рівня орієнтації вітчизняних товаровиробників на національний ринок. Окреслено перспективи майбутніх наукових досліджень, зокрема інтегральне оцінювання імпортозалежності та еластичності її зв'язків з економічною безпекою держави, аналіз ефективності політики імпортозаміщення з позиції зміцнення економічної безпеки держави.

Ключові слова: деструктивні чинники, імпортозалежність, внутрішні загрози, економічна безпека, політика імпортозаміщення.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-7-43-49>

Табл.: 1. **Бібл.:** 12.

Кондро Ігор Володимирович – аспірант кафедри соціальних дисциплін, Львівський державний університет внутрішніх справ (вул. Городоцька, 26, Львів, 79066, Україна)

UDC 338.1:339.562
JEL: F13; F52

Kondro I. V. A Characterization of the Status and Trends of Import Dependence of the National Economy as a Prerequisite for the Formation of the State Policy of Import Substitution

The article is aimed at identifying destructive factors and tendencies regarding excessive growth of import dependence of the national economy; substantiating the directions of the import substitution policy as a response to the strengthening of real and potential threats. The destructive factors of the national economy import dependence, which is a consequence of the ineffective State policy in different branches of the national economy, are identified. It is specified that these factors are a prerequisite for the emergence of real and potential threats to economic security of the national market. The author analyses causes of emerging the destructive elements such as: imbalance of distribution of financial resources between economic sectors; presence of structural imbalances; inability of national industry to satisfy the growing demand for high-tech and innovative products; low innovative activity of domestic producers; the fallen down cost-effective demand for scientific and technical products and chronic investment hunger; conservatism in industrial policy and use in the production of morally and technically outdated equipment; presence of institutional barriers and conflicts, which slow down the change of the structure of total demand in favor of innovative and qualitatively better products and a corresponding change in the structure of national products. The reasons and circumstances of the emergence of the

disparity in the foreign trade of Ukraine and the unjustified low orientation level of national commodity producers towards the national market are emphasized. The perspectives of future scientific researches, in particular integral evaluation of import dependence and elasticity of its relations with economic security of the State, analysis of import substitution policy from the position of strengthening of economic security of the State are determined.

Keywords: destructive factors, import dependence, internal threats, economic security, import substitution policy.

Tabl.: 1. **Bibl.:** 12.

Kondro Igor V. – Postgraduate Student of the Department of Social Disciplines, Lviv State University of Internal Affairs (26 Horodotska Str., Lviv, 79066, Ukraine)

На тридцятому році своєї незалежності Україна як держава з багатим ресурсним та інтелектуальним потенціалом не може забезпечити поступальний розвиток національної економіки через відсутність реальних структурних та інституційних реформ; низьку інвестиційну та інноваційну активність вітчизняних товаровиробників; застарілу технологічну базу та домінування низькотехнологічних виробництв; надмірну відкритість до зовнішніх ринків та сировинну спеціалізацію у структурі світової економічної архітекtonіки. Низка несприятливих обставин і надмірна імпортна експансія посилюють імпортозалежність вітчизняної економіки та перешкоджають розвитку національного виробництва та насиченню внутрішнього ринку конкурентоспроможною продукцією. Ключову роль у цих процесах повинна відіграти держава, головним пріоритетом якої є дотримання національних інтересів, підвищення економічної стійкості та економічної безпеки. Актуалізується питання реалізації раціональної політики імпортозаміщення, а отже, орієнтації вітчизняної економіки на експортну модель розвитку.

Проблематика імпортозалежності вітчизняної економіки, концептуалізації інституційних підвалин політики імпортозаміщення є предметом наукових досліджень багатьох вітчизняних учених. Серед науковців у цій сфері варто назвати Т. Васильціва, Д. Венцковського, О. Власюка, В. Гейця, Р. Лупака, А. Мазаракі, Т. Мельник, А. Мокія, Т. Осташко, К. Пугачевську, М. Цап та ін.

Поряд із досліджуваними питаннями формування ефективної системи регулювання імпорту з метою стимулювання вітчизняної промисловості потребують ретельнішого вивчення детермінанти імпортозалежності вітчизняної економіки, питання ідентифікації деструктивних чинників, які зумовлюють розбалансування інтересів між національними товаровиробниками, імпортерами, державою та споживачами.

Мета статті полягає у визначенні деструктивних чинників і тенденцій щодо надмірного зростання імпортозалежності вітчизняної економіки, а також в обґрунтуванні напрямів реалізації політики імпортозаміщення як реакції на посилення реальних і потенційних загроз.

Національна економіка в умовах транзитивної економіки характеризується високою вразливістю внутрішнього товарного ринку до зміни кон'юнктури на зовнішніх ринках. Проведення ліберальної зовніш-

ньоекономічної політики протягом останнього десятиліття спричинило надмірну відкритість внутрішнього ринку до всіх без винятку викликів і потрясінь, а національні товаровиробники опинилися в ситуації, коли без потужної державної підтримки переорієнтуватися на випуск високотехнологічної конкурентоспроможної продукції практично неможливо.

Основними деструктивними чинниками, що зумовлюють зростання імпортозалежності практично усіх галузей національної економіки, на нашу думку, можна вважати такі:

- ★ дисбаланс розподілу фінансових ресурсів між секторами економіки, наявність структурних диспропорцій.

Проблема нераціонального розподілу ресурсів є однією з ключових у контексті розвитку зовнішнього сектора національної економіки. Як вважають автори [8, с. 349], диспропорційний розподіл фінансових ресурсів спрямований в основному на отримання доходу в найближчій перспективі, що зумовлює небезпечну та вкрай високу залежність вітчизняної економіки від кон'юнктури на світових товарних і фінансових ринках та надмірну вразливість до макроекономічної нестабільності.

На жаль, ситуація не покращується впродовж останніх двох десятиліть, за винятком 2001 р. (коли темпи приросту вітчизняного виробництва перевищили темпи приросту імпорту), що свідчить про розвиток внутрішнього ринку за рахунок не власного виробництва, а підтримки імпорту. Переважання в національній економіці випереджаючих темпів зростання імпорту порівняно з експортом формує стійку тенденцію до зростання від'ємного сальдо зовнішньоторговельного балансу.

З огляду на обсяги та джерела капітальних інвестицій упродовж останніх кількох років, варто зауважити, що загальний показник капітальних інвестицій демонстрував позитивну динаміку, а в розрізі видів економічної діяльності щорічно зменшувалися обсяги інвестування сільського господарства (з 66104,1 млн грн у 2018 р. до 59129,5 млн грн у 2019 р.), оптової та роздрібної торгівлі (з 51817,6 млн грн до 44173,7 млн грн відповідно), інформаційних і комунікаційних мереж (з 29884,9 до 21063,4 млн грн відповідно) [7]. Ціком невинуватною є ситуація у промисловому комплексі, коли обсяги капітальних інвестицій зростають у добувній і переробній промисловості, металургійному виробництві, натомість

скорочуються у виробництві комп'ютерної, електронної та оптичної продукції (з 955,7 млн грн у 2018 р. до 657,0 млн грн у 2019 р.), машин та устаткування (з 4057,0 млн грн до 3176,4 млн грн відповідно) [7]. Вірогідно, ще драматичнішою виглядатиме ситуація за підсумками 2020 р., коли ні з боку уряду, ні з боку самих національних виробників не зроблено рішучих кроків щодо вироблення нових стратегічних напрямів реформування вітчизняної економіки на період виходу з карантинних обмежень;

- ✦ *неспроможність вітчизняної промисловості задовольнити зростаючий попит на високотехнологічні та інноваційні товари, низька інноваційна активність вітчизняних виробників.*

Реальний поступ у підвищенні ролі національних виробників, зокрема у структурі забезпечення попиту на внутрішньому товарному ринку, можливий за умови реалізації комплексної державної політики імпортозаміщення. Сьогодні, на думку Д. Венцовського, спостерігаємо політику непрямого сприяння імпорту, що проявляється як у лібералізації, зокрема скасуванні контрольних функцій держави стосовно відповідності вітчизняних товарів установленим стандартам, так і в дискредитації самих стандартів, що підштовхує до споживання імпорту. Високому рівню імпортозалежності сприяють державні закупівлі за участю іноземних учасників, через яких проходить ресурс, еквівалентний 20% ВВП [3, с. 84].

Ще одним чинником, який посилює неспроможність вітчизняної індустрії протистояти зростанню імпортової залежності, є *неспроможність вітчизняної промисловості задовольнити зростаючий попит на високотехнологічні та інноваційні товари*. Прикро констатувати, що інноваційна активність вітчизняних підприємств залишається вкрай низькою. Так, частка промислових підприємств, що впроваджували інновації, у 2019 р. знизилася до рівня 13,8%, тоді як за останні десять років найвищий показник припав на 2016 р. – 16,6%; стосовно частки обсягу реалізованої продукції, то дані теж не втішні: у 2019 р. цей показник дорівнював 1,3%, найвищим він був у 2011 р. – 3,8% [4]. Безумовно, задовольнити постійно зростаючі потреби у високотехнологічних товарах вітчизняна промисловість не може, через що і посилюється імпортна залежність. Лідерами товарного імпорту є країни ЄС, на які припадає більш як 42% [6, с. 9].

За аналітичними розрахунками [9, с. 56], у структурі імпорту товарів в Україну переважають машини, транспортні засоби й устаткування (близько 30%), другу позицію посідають мінеральні продукти (близько 25%), третю – продукція хімічної промисловості (менше 20%). На нашу думку, усі групи імпортованих товарів у відповідних обсягах і так виробляються в Україні, найбільший занепад зараз переживає

автомобільна промисловість, яка по праву вважається флагманом економічного зростання та технічного прогресу. Ця галузь вітчизняної економіки для нас становить особливий інтерес, оскільки Україна донедавна мала весь спектр індустрії: від складання автомобілів з великих імпортованих вузлів до повномасштабного виробництва з високим ступенем локалізації. Частка галузі в загальному обсязі ВВП становила 4%, тільки на автоскладальних заводах працювало 37 тис. осіб, а валютна виручка становила майже 900 млн грн [10]. Про стан і перспективи цієї галузі йтиметься далі.

У текстильній промисловості ситуація теж є вкрай критичною. У зв'язку з нездатністю з боку вітчизняних товаровиробників продукувати конкурентоспроможну продукцію, за рахунок імпортованої продукції задовольняється 94,9% внутрішнього попиту в одязі та білизні, а 96,3% – у взутті [9, с. 56]. Однією з причин такого стану української легкої промисловості є використання толінгових схем. Йдеться про переробку сировини на давальницьких засадах, і тільки у випадку відміни або вичерпання такого механізму взаємодії між зацікавленими суб'єктами господарювання вітчизняні товаровиробники зможуть виготовляти конкурентоспроможну національну продукцію, яка не поступатиметься іноземним аналогам. Причина тотального поширення толінгових схем – наявність в Україні висококваліфікованих працівників, згідних працювати за низьку або помірну оплату праці.

Неодмінним парадоксом вітчизняної економіки є переважання у структурі експорту-імпорту давальницької сировини та готової продукції з неї таких співвідношень: імпорт давальницької сировини у 2019 р. переважав відповідний експорт у 46,5 рази, а експорт готової продукції з давальницької сировини над аналогічним імпортом – у 172 рази [6, с. 72]. Безумовно, такі реалії сигналізують про структурну деформацію не лише зовнішньої торгівлі, а й всієї вітчизняної економіки та підкреслюють той факт, що для економічно розвинених країн Україна, на превеликий жаль, «закріпилася» у статусі сировинного придатка;

- ✦ *падіння платоспроможного попиту на науково-технічну продукцію та хронічний інвестиційний голод.*

У нинішній період перевищення темпів зростання імпорту товарів та послуг над обсягами власного виробництва, витіснення вітчизняних товаровиробників з внутрішнього ринку через привілеї для іноземних виробників, зростання залежності української промисловості від імпортних поставок комплектуючих зумовлює падіння попиту на науково-технічну продукцію. Посилює спадні тенденції низька інвестиційна активність вітчизняних товаровиробників та хронічний інвестиційний голод. На нашу думку, поживити інвестиційний клімат можна

не лише за рахунок іноземних інвестицій, а також завдяки відновленню довіри вітчизняних виробників та споживачів до внутрішнього ринку. Насамперед, йдеться про активізацію інвестиційних функцій малого та середнього бізнесу, фінансування програм навчання персоналу, стимули для створення промислових кластерів, нових робочих місць тощо.

В окремих випадках проведені емпіричні дослідження дозволили зробити висновок, що іноземні інвестиції можуть служити чинником значного погіршення поточних рахунків, а баланс доходів від інвестицій є причиною від'ємного рахунку поточних операцій. Підтвердженням цьому є ситуація, що мала місце в деяких країнах. Так, у Бразилії, Перу, Чехії, Словаччині, Угорщині спостерігався постійно зростаючий відтік інвестиційного доходу, а в Перу, Чилі, Чехії, Польщі, Словаччині – обсяги репатріації прибутків перевищили обсяги прямих іноземних інвестицій [2, с. 248–249]. У зв'язку з такою ситуацією, що підсилилася світовою фінансово-економічною кризою 2008–2009 рр., впливові фінансові інститути змусили переглянути свої позиції щодо контролю над фінансовими потоками, особливо стосовно країн, що розвиваються.

За оцінками авторів монографії [11, с. 89], політика стимулювання сукупного попиту на внутрішньому ринку за рахунок зовнішніх запозичень, що застосовувалася в Україні впродовж 2005–2013 рр., призвела до надмірної імпоротної залежності, рецесії та переддефолтного стану;

- ✦ консерватизм у промисловій політиці та використання у виробництві морально та технічно застарілого обладнання.

Доволі непростою, а на думку окремих експертів – патовою, є ситуація у вітчизняній промисловості. До основних чинників, що характеризують стан галузі, можна віднести: відсутність замкненого технологічного циклу виробництва; надто короткий ланцюг створення доданої вартості; переважання виробництва низькотехнологічних укладів, зокрема III та IV, тоді як провідна світова промисловість давно перемістилася на V–VI рівні; домінування поставок імпорту на внутрішньому промисловому ринку; висока зношеність основних засобів та низька інноваційна активність. Так, за даними вітчизняної статистики, ступінь зносу основних засобів у промисловості становить майже 70%. Ще катастрофічніша ситуація з автомобільною промисловістю, яку держава позбавила всіх державних преференцій і залишила наодинці з нерозв'язуваними проблемами. Насамперед мова йде про кабальні умови зовнішньоторговельних відносин, передбачені вступом України до зони вільної торгівлі, підписанням угоди «Про державні закупівлі», відповідно до якої участь у торгах можуть брати всі бажаючі, у т. ч. й іноземці; ввезення за нелегальними схемами іноземних легкових автомобілів; контра-

бандний секонд-хенд тощо. Галузь, в яку в кінці 1990-х років було вкладено мільярди іноземних інвестицій, перетворилася на справжнього аутсайдера вітчизняної промисловості. З боку держави, зокрема профільного Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства, не зроблено й досі жодних кроків стосовно відновлення однієї з найперспективніших галузей національної економіки, хоча б у межах декларованої політики імпортозаміщення;

- ✦ наявність інституційних бар'єрів і конфліктів, які уповільнюють зміну структури сукупного попиту на користь інноваційної та якісно кращої продукції та відповідну зміну структури вітчизняної продукції.

Під інституційними конфліктами розуміють наявність непорозумінь чи неузгодженостей між сторонами, які формують категоріальну пару, тобто мають взаємопов'язані та переплетені інтереси, або інститути, що перебувають на стадії становлення чи руйнування, або ж носять прихований вигляд, наприклад сукупності передумов, необхідних для створення нового інституту. До основних причин інституційних конфліктів дослідники відносять недосконалість інституційних норм; недосконалість податкової системи; формування приватної власності; процеси роздержавлення тощо [2, с. 275]. Так, недосконалі інституційно-правові норми сприяють зростаючій імпортній залежності вітчизняної економіки. Як приклад можемо назвати прогалини в чинному законодавстві щодо ввезення на територію України вживаних легковиків, одягу, взуття, інших товарів промислового та споживчого характеру.

Відповідно до п. 1 ст. 44 Угоди про асоціацію з ЄС [12] Україна може запровадити захисні заходи у формі підвищення імпортного мита. За абсолютними показниками імпорт в Україну легковиків перевищив прописану у Додатку II цієї угоди норму – 45 000 автомобілів на рік. У 2017 р. імпорт автотранспорту обійшовся Україні сумою, еквівалентною 2,6 млрд дол. Ситуація погіршується через те, що понад половини техніки, на яку витрачається валюта, є контрабандним секонд-хендом [10]. За останні кілька років в Україні сформувалася така нездорова тенденція: імпортну продукцію намагаються в будь-який спосіб звільнити від оподаткування, а національний виробник – суб'єкт оподаткування без жодних преференцій. Безумовно, в таких умовах вітчизняні товаровиробники стають неконкурентоспроможними навіть для власного споживача.

Цілковито погоджуємося з Д. Венцовським у тому, що ключовими загрозами для розвитку вітчизняного ринку є: по-перше, високий рівень імпоротної залежності внутрішніх товаровиробників, і, по-друге, не виправдано завищений рівень експортної орієнтації національних виробників [3, с. 78].

Як вважають науковці Інституту економіки та прогнозування НАН України, перманентно зростаюча імпортна залежність вітчизняної економіки є наслідком деградації промислового виробництва [5, с. 193]. Особливе занепокоєння викликає проблема імпорту високотехнологічної продукції машинобудування, зумовлена серйозним відставанням вітчизняної галузі від економічно розвинених країн. Науковцями було доведено, що недостатня конкурентоспроможність вітчизняної техніки та втрата високотехнологічних виробництв посилюють залежність такої провідної галузі від імпорту. Про абсолютний занепад вітчизняної автомобільної промисловості свідчать дані, наведені в *табл. 1*.

Найпотужніше підприємство українського автопрому ПАТ «ЗАЗ» фактично згорнуло свою діяльність, тоді як на початку реалізації інвестиційного проекту південнокорейської компанії DAEWOO обсяги внутрішнього виробництва автомобілів зросли більш як у 100 разів, автомобільна промисловість була найбільш динамічною галуззю національної економіки з найвищими показниками зростання в Європі.

Підтвердженням факту реального занепаду цієї галузі є наведені в *табл. 1* статистичні дані Асоціації автовиробників України, представники якої намагаються актуалізувати дану проблему на державному рівні та загострити увагу уряду на необхідності якнайшвидше розробити стратегію розвитку інноваційного потенціалу вітчизняного автопрому [1].

Таблиця 1

Динаміка виробництва легкових автомобілів в Україні за 2012–2019 рр.*

Назва виробника	Рік							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ПАТ «ЗАЗ»	39917	19257	12779	3624	403	1151	1	0
Корпорація «Богдан»	12034	5958	1999	0	0	0	0	0
Кременчуцький автоскладальний завод	3180	9049	7514	0	0	0	0	0
ПрАТ «Єврокар»	14556	11494	3649	2030	3937	6145	5659	6254
Усього	69687	45758	25941	5654	4340	7296	5660	6254

Примітка: * – дані наведені в абсолютних одиницях – штуках.

Джерело: складено за даними [1].

Як видно з *табл. 1*, упродовж останніх п'яти років, починаючи з 2015 р., єдиним вітчизняним виробником легкових автомобілів продовжує залишатися ПрАТ «Єврокар», причому динаміка випуску автомобілів з року в рік змінюється. Варто зауважити, що за перше півріччя 2020 р. цей концерн залишається і надалі єдиним автовиробником в Україні, з конвеєра якого зійшло 1 611 автомобілів (порівняно з аналогічним періодом 2019 р. приріст мав від'ємний знак –36,4%) [1].

На думку відомого експерта автомобільної промисловості М. Резніка, вітчизняні виробники не лише позбавлені державної підтримки, а й зазнають серйозного тиску з боку експансії іноземних автомобілів. До цього ще додалися «відверто програвні для вітчизняного машинобудування умови» після підписання Угоди про асоціацію з ЄС та вступу до СОТ. За останні десять років держава не запропонувала жодної стратегії щодо розвитку цієї галузі, натомість почала змінювати правила гри на ринку, посилюючи податковий тиск на інвесторів. Мова йде про порушення норм, передбачених Законом України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні», зокрема дострокову ліквідацію всіх податкових преференцій. У результаті таких антидержавницьких кроків вітчизняні підприємства не встигли реалізувати довгострокові інвестиційні програми та адаптуватися до роботи в умовах вільної конкуренції [10].

Ще більше підсилює занепад даної галузі всьляке сприяння з боку держави наповненню вітчизняного ринку автомобілями іноземного виробництва, у т. ч. з країн СНД. У цьому контексті можна назвати експансію українського ринку субсидованими автомобілями з Узбекистану, реалізація яких зросла більше ніж у п'ять разів; вільний доступ до українського ринку автотранспорту з Білорусі, постачальники яких беруть активну участь у державних закупівлях; успішну реалізацію російського автотранспорту з черговими перемогами в муніципальних тендерах.

Попри депресивні настрої населення України, пов'язані з поширенням епідемії коронавірусу, з початку 2020 р. зростають продажі китайських автомобілів. Так, за цей період українцями придбано понад 1,3 рис. легкових автомобілів, що на 20% більше, ніж на аналогічний період минулого року, отже, частка китайських машин зросла з 2,8% до 3,6% [1].

Позитивний приклад у нинішній ситуації показує французький уряд: бонуси на придбання гібридних і повністю електричних машин і збільшені виплати за здачу на утилізацію старих машин дали можливість стабілізувати падіння автомобільного ринку з початку року та забезпечити його зростання на рівні 1,2% вже у червні 2020 р.

ВИСНОВКИ

Таким чином, розглянуті деструктивні чинники та елементи надмірної імпортозалежності вітчизняної економіки актуалізують питання провадження політики імпортозаміщення. Найголовнішою передумовою успішної реалізації політики імпортозаміщення є пріоритетність національних економічних інтересів. Для цього держава у своєму арсеналі має велику кількість активних і пасивних інструментів. До активних інструментів належать купівля ліцензій, патентів, застосування спеціального інвестиційного контракту, до пасивних – бюджетні субсидії, податкові пільги, цінові, кредитні та інші преференції. Надаємо перевагу активним інструментам, за допомогою яких можна активізувати інвестиційну діяльність вітчизняних підприємств, а отже, зменшити навантаження на державний бюджет. Разом із тим ключова роль повинна належати державі, особливо щодо забезпечення відповідних нормативно-правових норм для існування чесних правил гри на внутрішньому ринку; встановлення сприятливих умов для підтримки інноваційної активності вітчизняних товаровиробників; розвитку високотехнологічних і наукомістких виробництв; зростання попиту на наукомістку продукцію та кваліфіковану робочу силу.

До перспективних наукових досліджень варто віднести інтегральне оцінювання імпортозалежності та еластичності її зв'язків з економічною безпекою держави, аналіз ефективності політики імпортозаміщення з позиції зміцнення економічної безпеки держави. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Асоціація автовиробників України. URL: <https://ukrautoprom.com.ua/statistika>
2. Безпека та конкурентоспроможність економіки України в умовах глобалізації: монографія / за заг. ред. О. С. Власюка. Київ: НІСД, 2017. 384 с.
3. Венцовський Д. Ю. Політика імпортозаміщення як чинник економічної безпеки України. *Стратегічні пріоритети*. 2018. № 2. С. 78–88.
4. Економічна статистика / Наука, техніка та інновації / Впровадження інновацій на промислових підприємствах (2000–2019) // Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
5. Економіка України в дослідженнях і прогнозах: 20 років діяльності Інституту економіки і прогнозування НАН України: монографія / відп. ред. В. М. Геєць. Київ: ІЕП НАН України, 2018. 568 с.
6. Зовнішня торгівля товарами та послугами // Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
7. Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності за 2010–2019 роки // Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
8. Конкурентоспроможність економіки України: стан і перспективи підвищення / за ред. І. В. Крючкової. Київ: Основа, 2007. 488 с.

9. Мельник Т. М., Пугачевська К. С. Детермінанти імпортозалежності економіки України. *Проблеми економіки*. 2019. № 2. С. 53–61. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2019-2-53-61>
10. Резнік М. Український автопром: втрачені шанси та нереалізовані надії // Дзеркало тижня. Україна, 17 березня 2018 р. URL: https://zn.ua/ukr/promyshliennost/ukrayinskiy-avtoprom-vtracheni-shansi-ta-nerealizovani-nadiyi-272285_.html
11. Структурні зміни у світовій торгівлі як чинник розвитку внутрішнього ринку України: колективна монографія / за ред. Т. О. Осташко. Київ, 2019. 350 с.
12. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

Науковий керівник – Ревак І. О., доктор економічних наук, професор, декан факультету управління та економічної безпеки Львівського державного університету внутрішніх справ

REFERENCES

- Asotsiatsiia avtovyrobnykiv Ukrainy. <https://ukrautoprom.com.ua/statistika>
- Bezpeka ta konkurentospromozhnist ekonomiky Ukrainy v umovakh hlobalizatsii* [Security and Competitiveness of Ukraine's Economy in the Context of Globalization]. Kyiv: NISD, 2017.
- "Ekonomiczna statystyka / Nauka, tekhnika ta innovatsii / Vprovadzhennia innovatsii na promyslovkykh pidpriemstvakh (2000-2019)" [Economic Statistics / Science, Technology and Innovation / Implementation of Innovations in Industrial Enterprises (2000-2019)]. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua/>
- Ekonomika Ukrainy v doslidzhenniakh i prohozhakh: 20 rokiv diialnosti Instytutu ekonomiky i prohozhuvannia NAN Ukrainy* [Economy of Ukraine in Research and Forecasting: 20 Years of Activity of the Institute of Economics and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine]. Kyiv: IEP NAN Ukrainy, 2018.
- "Kapitalni investytsii za vydamy ekonomichnoi diialnosti za 2010-2019 roky" [Capital Investments by Types of Economic Activity for 2010-2019]. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua/>
- Konkurentospromozhnist ekonomiky Ukrainy: stan i perspektyvy pidvyshchennia* [Competitiveness of Ukraine's Economy: State and Prospects of Increase]. Kyiv: Osnova, 2007.
- Melnyk, T. M., and Puhachevska, K. S. "Determinanty importozalezhnosti ekonomiky Ukrainy" [Determinants of Import Dependence of the Ukrainian Economy]. *Problemy ekonomiky*, no. 2 (2019): 53-61. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2019-2-53-61>
- Reznik, M. "Ukrainskyi avtoprom: vtracheni shansy ta nerealizovani nadii" [Ukrainian Car Industry: Lost Opportunities and Unrealized Hopes]. *Dzerkalo tyzhnia. Ukraina*, March 17, 2018. https://zn.ua/ukr/promyshliennost/ukrayinskiy-avtoprom-vtracheni-shansi-ta-nerealizovani-nadiyi-272285_.html

Strukturni zminy u svitovii torhivli yak chynnyk rozvytku vnutrishnyoho rynku Ukrainy [Structural Changes in World Trade as a Factor in the Development of the Domestic Market of Ukraine]. Kyiv, 2019.

"Uhoda pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym Spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikhnyimi derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony" [Association Agreement between Ukraine, of the One Part, and the European Union, the European Atomic Energy Community and

Their Member States, of the Other Part]. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

Ventskovskiy, D. Yu. "Polityka importozamishchennia yak chynnyk ekonomichnoi bezpeky Ukrainy" [Policy of Import Substitution as a Factor of Economic Security of Ukraine]. *Stratehichni priorityety*, no. 2 (2018): 78-88.

"Zovnishnia torhivlia tovaramy ta posluhamy" [Foreign Trade in Goods and Services]. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua/>