

Доброва Т.Г.,
кандидат економічних наук,
доцент кафедри політичних наук і права
Пузира О.В.,
студентка III курсу фізико-математичного факультету
ДЗ «Південноукраїнський національний педагогічний
університет імені К.Д.Ушинського»
м. Одеса, Україна

ДЕІНДУСТРІАЛІЗАЦІЯ ЕКОНОМІКИ – ЗАГРОЗА ЕКОНОМІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ УКРАЇНИ

Соціально-економічні та політичні виклики, які постали перед сучасною Україною вкрай загострили проблему національної безпеки. Домінуючу роль в її забезпеченні відіграє економічна безпека, тобто такий стан національної економіки, який дає змогу зберігати стійкість до внутрішніх та зовнішніх загроз, забезпечувати високу конкурентоспроможність у світовому економічному середовищі і характеризує її здатність до сталого та збалансованого зростання [1].

В 2014-2016 роках Україна опинилася в загрозовому становищі. Падіння ВВП перевищило 16%, його обсяг на душу населення впав до 2 тис. дол. – це рівень найбідніших країн світу. Індекс інфляції перевищив 200%. Більш ніж втричі знецінилася національна валюта (критичним є індекс 1,3). Частка імпорту у споживчому ринку – 60% (критичний рівень – 30%). В рейтингу глобальної конкурентоспроможності 2015-2016 Україна посідає 79 місце серед 140 країн, в світовому рейтингу інноваційності – 42 місце серед 50 країн. Валовий зовнішній борг перевищує 130% ВВП (критичний рівень становить 70%). Тож підвищення рівня економічної безпеки є нагальним завданням щодо збереження державності країни.

Серед багатьох критеріїв економічної безпеки найважливішою є виробнича безпека. Вона передбачає максимально ефективне використання наявних виробничих потужностей, їх модернізацію та розширене відтворення,

зростання рівня інноваційності виробництва та підвищення рівня конкурентоспроможності національної економіки [1].

У виробничому секторі української економіки протягом всього періоду ринкової трансформації спостерігаються негативна динаміка. Найбільш глибокої руйнації зазнала промисловість. В 1990 р. обсяг промислової продукції складав 277 млрд. дол. за офіційним курсом, через десять років він дорівнював 37 млрд. дол., докризовий рівень не відновлено і в наступний період (в 2015 р. – 68 млрд. дол.) [2, 3].

Про катастрофічні масштаби деіндустріалізації економіки свідчить динаміка обсягів виробництва окремих видів продукції переробної промисловості (табл. 1). У перші десятиріччя ринкових перетворень обсяг виробництва більшості продуктів металургії, машинобудування, енергетики впав до рівня 1960-1965 років [3, с. 110 - 118].

Таблиця 1

Виробництво окремих видів продукції переробної промисловості України

	1990	1995	2000	2015	2000 у % до 1990	2015 у % до 1990
Електроенергія, млрд. кВт.год	298,5	194,0	169,5	164,0	56,8	54,9
Чавун, млн. т	44,9	18,0	25,7	21,9	57,2	48,8
Сталь та напівфабрикати, млн. т	52,6	22,3	31,8	23,1	60,5	43,9
Готовий прокат чорних металів, млн. т	38,6	16,6	22,5	12,1	58,3	31,3
Труби сталеві, млн. т	6,5	1,6	1,7	1,0	26,2	15,4
Металорізальні верстати, тис. шт.	37,0	6,0	1,3	0,038	3,5	0,1
Ковальсько-пресові машини, тис. шт.	10,9	1,4	0,3	0,008	2,8	0,1
Вугільні комбайни, шт.	847	213	-	-	-	-
Екскаватори, шт.	11162	2316	159	32	1,4	0,3
Вантажні автомобілі, тис. шт.	27,7	6,5	11,1	1,7	40,0	6,1
Легкові автомобілі, тис. шт.	155,6	58,7	17,1	5,6	11,0	3,4
Автобуси, тис. шт.	12,6	2,2	3,0	0,9	23,8	7,1
Трактори, тис. шт.	106,2	10,4	4,0	4,2	3,8	3,8

Джерело: складено на основі [2, 3]

Негативна динаміка зберігалася і в наступні 15 років. Не відбулося позитивних змін ані в галузевій, ані в технологічній структурі виробництва. Навпаки посилюються тенденції морального старіння технологій, зростає рівень фізичного зносу основних фондів. В 2015 році цей показник в

промисловості в цілому перевищив небезпечну межу (70%) і становив 76,9%, в тому числі в переробній промисловості – 75,9%, в енергетиці – 82,6% [1, 2].

Значно поглибилися структурні деформації в економіці. Частка промисловості в галузевій структурі валової доданої вартості скоротилася з 42% у 1991 р. до 33% у 1999 р. та до 24% у 2015 р. [2]. Деіндустріалізація економіки стала хронічним процесом. Як свідчить статистика 2015 року, в два рази менше порівняно із 1990 роком вироблено електричної енергії. Більш ніж вдвічі скоротилося виробництво чавуну та сталі, втричі – виробництво прокату чорних металів, в шість разів – виробництво сталевих труб. Практично втрачено виробництво основних продуктів важкого машинобудування (металорізальні верстати, ковальсько-пресові машини в 2015 р. вироблені в кількості 38 і 8 шт., проти 37 тис. та 11 тис. шт. в 1990 р., тобто в 1000 разів менше).

Вкрай руйнівна ситуація склалася в автомобільній, суднобудівельній та літакобудівельній промисловості, залізничному машинобудуванні.

Автомобільна галузь з 2000 року поступово відтворювалась завдяки залученню іноземних інвестицій та міжнародній кооперації, і в 2008 році стала вагомою частиною реального сектору економіки. Виробництво зросло в 13 разів (до 425,8 тис. одиниць техніки). Національним виробникам належало в 47% українського авторинку. Однак в 2015-2016 р. галузь опинилася на грані краху. Руйнація почалася із вступу до СОТ в 2008 р. без дієвих механізмів захисту власного ринку, посилилася в 2015 р. через санкції проти РФ (на цей ринок припадало від 48% експорту вантажних до 98% – легкових авто). В 2014-2015 роках обсяг виробництва скоротився на 85%, зайнятість – на 45%, продажі автотранспортних засобів – на 78%, доля національних виробників на внутрішньому ринку – на 20%, а експорт – майже в 10 разів. В 2016 році виробництво практично зупинилося. Вісім автомобільних заводів за рік випустили 5262 одиниці автомобільної техніки – 1% до рівня 2008 року [4].

Суднобудівна галузь України в 1990 році мала потужну виробничу та наукову базу – 11 суднобудівних заводів, 27 науково-дослідних інститутів, 17

підприємств суднового машинобудування. Вона виробляла 30% суднобудівної продукції СРСР. Щорічно здавалося замовникам 100-120 суден, включаючи такі складні проекти як траулери, авіаносці, крейсери, транспортні та технічні судна. Річний обсяг товарної продукції галузі складав 10-15 млрд. дол. [5, с. 23]. Однак за 25 років первісні позиції були втрачені. Виробничі потужності використовуються лише на 8-10%. Експорт продукції суднобудування знизився до 90-100 млн. дол., що у 6-8 разів менше наявного потенціалу. Катастрофічно втрачається кадровий потенціал – кількість працівників скоротилася з 65,3 тис. у 1991 р. до 4,6 тис. у 2014 р. [6].

Українське залізничне машинобудування відіграло вагомий роль ще в СРСР і навіть в 2000-му році було лідером в експорті вагонів до СНД. При цьому за 25 років технологічних змін не відбулося, не створено нових ринків збуту. Внутрішній попит постійно скорочувався в наслідок зниження обсягів вантажних та пасажирських перевезень. Втрата зовнішнього ринку в зв'язку із санкціями проти РФ і проведення нею імпортозаміщення призвела до падіння об'єму виробництва в галузі більш ніж в 5 разів за 2013-2015 р. Лише по вантажним вагонам випуск зменшився на 95% (з 25,3 тис. шт. в 2013 р. до 1,4 тис. шт. в 2015 р.). Втрати кваліфікованого персоналу склали – 60-70% [2].

В занепаді опинилося і літакобудування. За 25 років ДП «Антонов» виготовило лише 10 літаків в кооперації з Росією. Після припинення співробітництва в 2015 р. було побудовано лише 2 літаки АН. Запас російських комплектуючих було вичерпано. Пошук інших замовників та постачальників почали лише в 2015 р.

Наведені дані є беззаперечним свідомством деіндустріалізації української економіки. Для подолання негативних тенденцій в промисловості, забезпечення умов для сталого розвитку країни та її економічного суверенітету необхідно створити дієву інституціональну базу державної підтримки промисловості.

- Уряд має розробити системну промислову політику, визначити пріоритетні інноваційно-інвестиційні напрямки, перш за все – галузі, в яких вже зараз є

суттєвий технологічний і конкурентний потенціал, та які забезпечують значний мультиплікативний ефект.

- Реіндустріалізація це не проста «реанімація» традиційних галузей, це структурна перебудова економіки, перехід від сировинних до наукоємних, високотехнологічних виробництв. Необхідне державно-приватне партнерство для організації та фінансування НДДКР, реалізації інноваційних проектів.
- Економіка потребує масштабної інфраструктурної модернізації. Її здійснення підвищить інвестиційну привабливість країни та значно збільшить зайнятість і сукупний попит. Важливо що Україна має власний виробничий потенціал для її забезпечення матеріалами та обладнанням.
- Необхідна система законодавчих дій держави щодо кредитної підтримки вітчизняного виробника, особливо галузей із значною капіталомісткістю та інноваційних видів малого та середнього бізнесу.
- Важлива стимулююча податкова політика, спрямована на залучення приватного бізнесу до інноваційного розвитку та модернізації.
- Реіндустріалізація стримає відтік за кордон висококваліфікованих кадрів, підвищить престижність інженерних та технологічних спеціальностей, сприятиме розвитку людського капіталу.

Література:

1. Методичні рекомендації щодо розрахунку рівня економічної безпеки України, затверджені наказом Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 29.10.2013 № 1277. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua>
2. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
3. Україна за 2000 рік. Статистичний щорічник. – Київ.: Техніка, 2001. – 598 с. – с. 110 -127.
4. Укравтопром: Автомобільна статистика України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika>
5. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України. – К.: НІСД, 2016. – 46 с.
6. Асоціація суднобудівників України – Укрсудпром. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrsudo.kiev.ua>