

УДК 330.3:32.001.12(477)

ISBN 978-966-554-349-7
<https://doi.org/10.53679/NISS-analytrep.2022.07>

НАЦІОНАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ СТРАТЕГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ
Центр економічних і соціальних досліджень

АНТИКРИЗОВА ПОЛІТИКА В РЕАЛЬНОМУ СЕКТОРІ ЕКОНОМІКИ
УКРАЇНИ:
пріоритетні напрями і завдання

Аналітична доповідь
Електронне наукове видання

*За повного або часткового відтворення цієї публікації посилання на видання
обов'язкове*

О. В. Собкевич, доктор економічних наук, професор (керівник авторського колективу);
А. В. Шевченко, кандидат економічних наук;
В. М. Русан, кандидат економічних наук, старший науковий співробітник;
Є. В. Белашов;
Л. А. Жураковська

За науковою редакцією доктора економічних наук,
заслуженого економіста України *Я. А. Жаліла*

Антикризова політика в реальному секторі економіки України: пріоритетні напрями і завдання : аналіт. доп. / [Собкевич О. В., Шевченко А. В., Русан В. М. та ін.] ; за наук. ред. Я. А. Жаліла. – Київ : НІСД, 2022. – 72 с. –
<https://doi.org/10.53679/NISS-analytrep.2022.07>

Відповідальна за випуск *І. О. Корецька*
Редактор, коректор *Т. М. Філіппова*.
Виготовлювач

Національний інститут стратегічних досліджень,
вул. Пирогова, 7-а, м. Київ, 01030

Тел. /факс: (044) 234-50-07; e-mail: info-niss@niss.gov.ua; <http://niss.gov.ua>

Київ - 2022

© Національний інститут
стратегічних досліджень,
2022

ЗМІСТ

Вступ	3
<i>Розділ 1.</i> Сучасний стан реального сектору економіки	4
<i>Розділ 2.</i> Прояви кризових тенденцій у реальному секторі економіки	10
<i>Розділ 3.</i> Напрями антикризової політики у реальному секторі економіки	30
<i>Розділ 4.</i> Завдання і заходи щодо відновлення реального сектору і запобігання кризовим явищам	45
Додатки	62
<i>Додаток А.</i> Документи у сфері адаптації сільського господарства до зміни клімату	62
<i>Додаток Б.</i> Заходи, які здійснюються для модернізації залізничного транспорту України	64
<i>Додаток В.</i> Напрями удосконалення державної підтримки індустріальних парків	66
<i>Додаток Г.</i> Інформація щодо нарощування потужностей з обслуговування контейнеризованих вантажів у сусідніх з Україною країнах	70
<i>Додаток Д.</i> Щодо світового досвіду передачі морських портів у концесію	72

ВСТУП

Показники розвитку реального сектору економіки України у січні–листопаді 2021 р. свідчать про поживлення активності у його галузях. Сприятлива зовнішня цінова кон'юнктура, а також відновлення інвестиційних процесів сприяли позитивному тренду у промисловості (виробництво зросло на 1,3 %); рекордний урожай зернових зумовив зростання сільського господарства (на 16,7 %); торговельно-економічна активність, сталий споживчий попит підтримали вантажні й пасажирські перевезення (зростання яких становило 8,1 % і 3,5 % відповідно).

Втім, реальний сектор, як і вся економіка країни, перебуває під впливом негативних чинників, таких як загострення епідемічної ситуації, спричиненої COVID-19, зростання цін на енергоносії, загальносвітовий дефіцит сировини і комплектуючих, посилення протекціонізму у країнах світу і локалізації виробництв та ін., що стримуватиме темпи відновлення реального сектору у найближчій перспективі.

Тому важливою складовою частиною стратегії розвитку реального сектору економіки має стати антикризова політика. Подальше його відновлення залежатиме від результативності як протидії поточним ризикам, так і подолання ґрунтовних системних суперечностей, пов'язаних із технологічною відсталістю, слабкою адаптивністю до викликів сучасних конкурентних ринків, повільними темпами секторальних реформ.

Нині надзвичайно важливо відновити й збільшити темпи зростання у реальному секторі економіки на основі поєднання сучасних механізмів та інструментів превентивного реагування на виклики майбутнього, активізації розвитку на інтенсивній основі. Це підвищить конкурентоспроможність економіки України, прискорить її структурно-технологічну і виробничу модернізацію, забезпечить поліпшення соціально-економічних умов життя населення, відповідність їх європейським і світовим стандартам.

РОЗДІЛ 1

СУЧАСНИЙ СТАН РЕАЛЬНОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ

Промисловий сектор України продовжує функціонувати у складних умовах жорстких карантинних обмежень в Україні та світі, що вносять суттєві корективи у виробничу, інвестиційну, зовнішньоекономічну політику промислових підприємств. У 2021 р. перелік зовнішніх чинників впливу на промислове виробництво розширився через посилення кліматичних катаклізмів, що безпосередньо вплинули на обсяги виробництва, ціни та попит на світових ринках промислової продукції (насамперед продовольчої). Поряд з цим, відбувається поступове пристосування бізнесу до нових умов роботи, відновлення ним інвестиційних програм та проєктів, а нарощування темпів вакцинації у країнах світу посилює позитивні очікування щодо поживлення споживчої активності у майбутньому.

У 2021 р. в Україні спостерігається зростання виробництва у переважній більшості промислових галузей. Загалом за 11 міс. 2021 р. зростання промислового виробництва склало 1,3 % (рис. 1.1), зокрема у постачанні електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря – 0,9 %, у добувній галузі – 1,1 %, у переробній – 1,5 %.

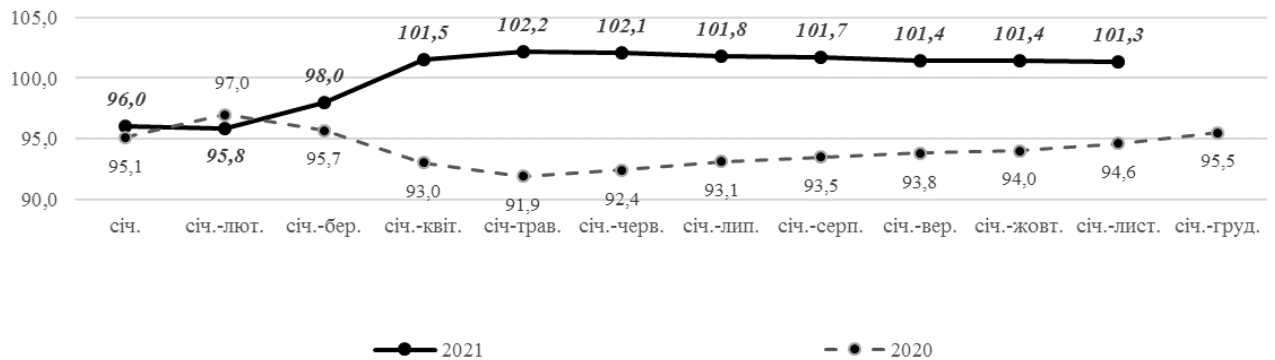


Рис. 1.1. Динаміка промислового виробництва у 2020–2021 рр.

Джерело: Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Окрім низької бази порівняння 2020 р., яку варто розглядати як основну причину формування позитивного тренду у промисловому виробництві у 2021 р., впливовими рушіями зростання у промисловості стали сприятлива зовнішньоекономічна кон'юнктура на основних для України ринках експортної продукції (зокрема зростання цін та попиту на ринках чорних металів, залізорудної

сировини, зерна), а також поступове відновлення внутрішнього споживчого попиту внаслідок його стимулювання.

У *металургії* за 11 міс. 2021 р. зростання склало 5,5 %. У січні–листопаді 2021 р. підприємства металургії збільшили виробництво всіх основних видів продукції порівняно з аналогічним періодом 2020 р.: трубної продукції – на 15,7 %, прокату – на 5,0 %, сталі – на 4,9 %, чавуну – на 4,5 %¹. Це стало можливим насамперед завдяки запровадженню Китаєм обмежень виробництва сталі у рамках «зеленого» курсу, а також запуску багатьма країнами програм стимулювання економіки, що сприяло зростанню світового попиту та цін на металургійну продукцію, дозволивши українським виробникам чорних металів та виробів з них суттєво збільшити експорт. Експорт чорних металів за 11 місяців 2021 р. порівняно з аналогічним періодом 2020 р. зріс на 80,8 %, виробів з чорних металів – на 42,8 %². При цьому частка напівфабрикатів в експортних поставках металургійної продукції у січні–листопаді 2021 р. становила 45,3 %³.

Завдяки поживленню інвестиційного попиту спостерігалось зростання в усіх сегментах *машинобудівної галузі*. Загальне зростання у машинобудуванні склало 8,0 %, зокрема у виробництві електричного устаткування – 22,4 %, комп'ютерів, електронної та оптичної продукції – 7,5 %, автотранспортних засобів, причепів, напівпричепів та інших транспортних засобів – 6,2 %, машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань – 1,2 %.

Реалізація масштабних інфраструктурних проєктів, поступове відновлення житлового будівництва⁴ та інвестиційних програм бізнесу сприяли нарощуванню *виробництва гумових і пластмасових виробів, іншої неметалевої мінеральної продукції*, яке зросло за підсумками 11 міс. 2021 р. на 8,5 %, а саме: продукції *деревобробної галузі* – на 5,7 %, *добувної галузі* – на 1,1 %. Зростання відбувалося на тлі відновлення попиту на сировину для будівництва та кам'яне вугілля в Україні, а також збільшення зовнішнього попиту на залізорудну сировину. У виробництві *хімічних речовин і хімічної продукції* зростання становило 0,5 % і насамперед забезпечувалось поживленням попиту підприємств сільського господарства на агрохімічну продукцію. Достатньо швидка адаптація підприємств до функціонування в умовах карантинних обмежень дозволила забезпечити відновлення виробництва у

¹ Підсумки роботи ГМК України за 11 місяців 2021 р. URL: <https://www.ukrmetprom.org/pidsumki-roboti-gmk-ukraini-za-11-misyaci-2/>

² We're sorry but customs-bi doesn't work properly without JavaScript enabled. URL: <https://bi.customs.gov.ua/uk/trade/>

³ Виробництво та споживання металопрокату в Україні за 11 місяців 2021 р. URL: <https://www.ukrmetprom.org/virobnictvo-ta-spozhyvannya-metalopro-22/>

⁴ Індекс будівельної продукції у січні–жовтні 2021 р. склав 100,5 %, зокрема у сегменті житлового будівництва – 119,6 %

легкій та меблевій галузях промисловості, зростання у яких склали 1,9 % та 10,1 % відповідно. У *виробництві коксу та продуктів нафтоперероблення* відбулося зростання на 7,0 % завдяки збільшенню виробництва продуктів нафтоперероблення в очікуванні на підвищення внутрішнього попиту.

Натомість у 2021 р. негативні тенденції фіксуються у галузях, які на початку пандемії COVID-19 демонстрували високу стійкість до дії негативних чинників та обмежень. Так, у *харчовій промисловості* відбулося падіння виробництва на 7,5 %, що зумовлено зниженням перероблення сільгоспсировини через неврожай 2020 р., падінням попиту на олію в умовах високих цін на неї на внутрішньому та зовнішніх ринках, зменшенням попиту на традиційні тютюнові товари. Негативний тренд зафіксовано також у *фармацевтичній галузі*, де падіння склали 1,6 % та пояснюється як досить високою базою порівняння перших років пандемії, так і пом'якшенням карантинних заходів у 2021 р.

Аграрний сектор, попри спад у першому півріччі 2021 р., продемонстрував зростання виробництва за підсумками 11 міс. 2021 р. За цей період індекс сільськогосподарської продукції становив 116,7 % (рис. 1.2). Сільськогосподарські підприємства збільшили виробництво на 22,5 %, господарства населення – на 6,3 %. Основним чинником відновлення галузі стало нарощування виробництва рослинницької продукції на 22,7 %, тоді як виробництво тваринницької продукції скоротилося на 4,7 %. Кризові тенденції у тваринницькій галузі тривають – поголів'я ВРХ у господарствах усіх категорій станом на 01.12.2021 р. порівняно з відповідним показником станом на 01.12.2020 р. скоротилося на 6,9 %. Зокрема корів зменшилося на 6,8 %, овець та кіз – на 5,9 %, свиней – на 4,7 %, птиці – на 0,6 %. Скорочення поголів'я ВРХ та іншої худоби передусім у господарствах населення – основних утримувачах тварин – потребує посиленої уваги державного керівництва для вирішення даної проблеми, адже вона загрожує продовольчій безпеці держави.

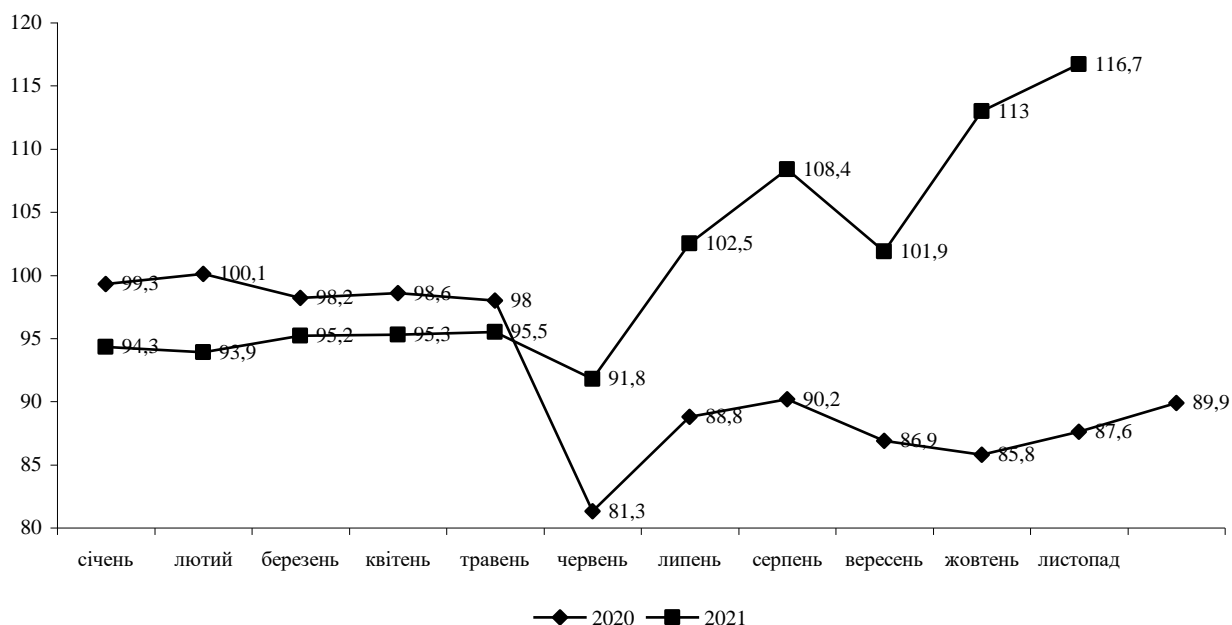


Рис. 1.2. Індеси сільськогосподарської продукції у 2020–2021 рр., відсотків до відповідного періоду попереднього року.

Джерело: Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

За підсумками 2021 р. очікується високий урожай сільськогосподарських культур – він прогнозується на рівні понад 85 млн т зернових та зернобобових культур. Це підтверджують показники поточного збору сільгоспкультур. Так, станом на 01.12.2021 р. зернових та зернобобових культур було зібрано 845703,6 тис. ц, що на 33,5 % більше порівняно з показником на 01.12.2020 р., пшениці – 327196,7 тис. ц (більше на 29,4 %), ячменю – 96462,3 тис. ц (більше на 23,2 %). При цьому, відбулося збільшення урожайності, зокрема: зернових та зернобобових з 42,9 ц/га (станом на 01.12.2020 р.) до 55,0 ц/га (станом на 01.12.2021 р.) або на 28,2 %, пшениці – з 38,8 ц/га до 46,3 ц/га або на 19,6 %, ячменю – з 33,0 ц/га до 39,2 ц/га або на 18,8 % відповідно.

Зазначимо, що аграрний сектор за січень–жовтень 2021 р. забезпечив 20,9 млрд дол. США експортних надходжень, а це становило 38,3 % загального обсягу товарного експорту країни. Україна продовжує нарощувати експорт зерна на зовнішні ринки. Зокрема, у 21 /22 маркетинговому році Україна має намір експортувати понад 60 млн т зерна⁵.

⁵ У 21/22 маркетинговому році Україна має намір експортувати понад 60 млн тонн зерна, – Тарас Качка. URL: <https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=d587d1e2-6ef0-4b45-b8fd-75fbee75c97&title=U21-22-MarketingovomuRotsiUkrainaMaNamirEksportuvatiPonad60-MlnTonnZerna-TarasKachka>

У 2021 р. **транспортний сектор** України демонструє зростання вантажних та пасажирських перевезень, переважно через скасування, або пом'якшення карантинних обмежень, що діяли у 2020 р.

У січні–листопаді 2021 р. вантажні перевезення (без урахування трубопровідного транспорту) зросли на 8,1 % (на 37,3 млн т), пасажирські – на 3,5 % (на 82,1 млн пас.), але рівня 2019 р. все ще не досягнуто (*рис. 1.3*).

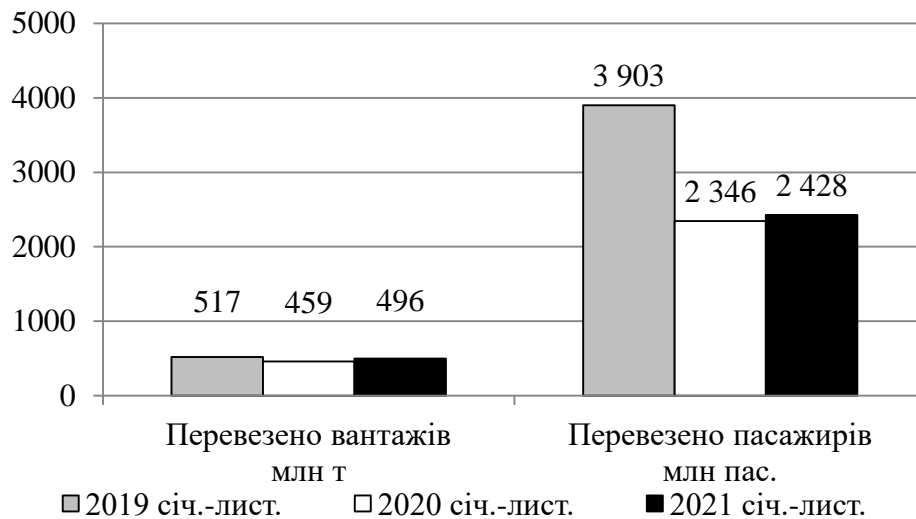


Рис. 1.3. Зміна обсягів вантажних та пасажирських перевезень в Україні (без урахування трубопровідного транспорту)

Джерело: Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

На *залізничному транспорті* протягом січня–листопада 2021 р. відбулося зростання обсягів перевезень вантажів на 2,9 % (на 8,2 млн т) порівняно з січнем–листопадом 2020 р. Обсяги перевезень пасажирів зросли на 19,2 % (на 12,1 млн пас.) – переважно через пом'якшення карантинних обмежень⁶ на залізничні перевезення пасажирів у всіх видах внутрішнього сполучення (приміському, міському, регіональному та дальньому). Порівняно з січнем–листопадом 2019 р. залізничні вантажні перевезення скоротились на 0,3 % (на 1,0 млн т), пасажирські – на 47,6 % (на 68,0 млн пас.).

Автомобільним транспортом у січні–листопаді 2021 р. перевезено на 16,8 % (29,4 млн т) вантажів більше, а пасажирів – на 0,8 % (8,1 млн пас.) більше, ніж у січні–листопаді 2020 р. Зростання вантажних перевезень пояснюється триваючою міграцією вантажопотоків із залізничного транспорту, який через нестачу справного рухомого складу та локомотивних бригад не спроможний надавати транспортні послуги у

⁶ Згідно Постанови Кабінету Міністрів України № 211 від 11.03.2020 р., з 12 березня 2020 р. до 22 травня 2020 р. було запроваджено заборону на окремі види пасажирських перевезень автомобільним, залізничним транспортом та метрополітенами.

необхідних обсягах. Зростанню пасажирських перевезень сприяло пом'якшення карантинних обмежень, які до 22.05.2020 р. забороняли регулярні та нерегулярні перевезення пасажирів автомобільним транспортом у міському, приміському, міжміському, внутрішньообласному та міжобласному сполученнях. Слід зазначити, що значна кількість автомобільних перевезень здійснюється особистим транспортом, або перебуває у тіні, тому не позначається в офіційній статистиці. По відношенню до січня–листопада 2019 р. вантажні перевезення автомобільним транспортом скоротились на 8,4 % (18,7 млн т), пасажирські – на 39,6 % (655,5 млн пас.).

Авіаційний транспорт перебуває під впливом дії обмежень на перетин державного кордону в Україні та інших країнах світу внаслідок пандемії COVID-19. У січні–листопаді 2021 р. порівняно із січнем–листопадом 2020 р. вантажні перевезення авіаційним транспортом в Україні скоротились на 4,8 %, або на 4,5 тис. т, пасажирські – зросли на 93,3 %, або на 4,3 млн пас. Незважаючи на зростання, досягти показників січня–листопада 2019 р. авіаційній галузі не вдалося – скорочення вантажних авіаційних перевезень складає 11,0 % (11,0 тис. т), пасажирських – 31,5 % (4,0 млн пас.).

Морський транспорт та порти України переважно орієнтовані на забезпечення експорту – у 2020 р. частка експортних товарів, які були перероблені портами, склала 77,3 % від загального обсягу всіх перероблених товарів. У січні–листопаді 2021 р. переробка вантажів портами скоротилась на 6,0 % (8,7 млн т) порівняно із січнем–листопадом 2020 р. Це відбулося за рахунок скорочення переробки імпорту вугілля на 46,6 % (2,0 млн т), олії – на 24,4 % (1,3 млн т), експорту руди на 14,9 % (4,7 млн т). Порівняно із січнем–листопадом 2019 р. обсяги переробки вантажів морськими портами України зменшилися на 5,1 % (7,3 млн т).

Трамвайний та тролейбусний транспорт зазнав скорочення обсягів пасажирських перевезень – протягом січня–листопада 2021 р. воно становило 0,9 % (8,3 млн пас.). Але порівняно із січнем–листопадом 2019 р. падіння становить 36,8 %, або 528,6 млн пас.

Метрополітени міст України протягом січня–листопада 2021 р. демонструють зростання пасажирських перевезень на 17,7 % порівняно із січнем–листопадом 2020 р. через скасування заборони на функціонування цього виду транспорту внаслідок карантинних обмежень. Проте рівня січня–листопада 2019 р. досягти ще не вдалося – падіння обсягів пасажирських перевезень по відношенню до цього періоду становить 33,0 %, або 215,5 млн пас.

РОЗДІЛ 2

ПРОЯВИ КРИЗОВИХ ТЕНДЕНЦІЙ У РЕАЛЬНОМУ СЕКТОРІ ЕКОНОМІКИ

Реальний сектор економіки України володіє потужним потенціалом, який, між тим, використовується неефективно. Системні проблеми реального сектору виявляються у стрімкому зменшенні ролі промисловості у забезпеченні економічного зростання, масштабній аграризації економіки, що поєднується з незбалансованою експлуатацією ресурсного потенціалу та неінклюзивністю цього сектору, накопиченні обмежень розвитку з боку транспортного сектору.

Наслідками здобуття Україною незалежності стали масштабні структурні трансформації в її економіці й, зокрема, у **промисловості**. За радянських часів в Україні не існувало завершеного циклу виробництва близько 80 % промислової продукції⁷, тому розірвання значної частки господарських зв'язків поряд із закриттям промислових підприємств та стихійними ринковими перетвореннями, що відбулися одразу після розпаду СРСР, кардинально зменшили роль промислового сектору у національній економіці. Якщо у 1991 р. у промисловості створювалося 42,3 % валової доданої вартості в економіці, то у 2000 р. – 31,4 %, у 2010 р. – 25,6 %, у 2019 р. – 23,1 %⁸.

Вже на початку 1990-х рр. у промисловості окреслилися закономірні для перехідного періоду кризові тенденції, спричинені невизначеністю та розбалансуванням більшості елементів економічної системи. Відсутність стратегічної державної політики, спрямованої на подолання структурної інертності, закріпила структурні деформації у промисловості. У той же час, початок ХХІ століття ознаменувався появою цілого комплексу дестабілізуючих зовнішніх чинників, що безпосередньо вплинули на розвиток української промисловості. Найбільш руйнівні втрати були спричинені збройною агресією проти України з боку РФ, що розгорталася на території індустріально розвинених регіонів України і безпосередньо вплинула на стан промислового потенціалу. Ослаблена внутрішніми та зовнішніми шоками українська економіка не змогла вчасно відреагувати на значне пришвидшення технологічних зрушень у світовій економіці після початку бурхливого розвитку Індустрії 4.0, що суттєво поглибило технологічний розрив з розвиненими країнами. Таким чином, *у промисловості України закріпилася системна структурна криза*, що характеризується тривалою стагнацією відтворювальної, технологічної,

⁷ Економічна енциклопедія : У трьох томах. Т 1. / Редкол. : С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. Київ : Видавничий центр «Академія», 2000. С. 124.

⁸ Статистичні збірники «Національні рахунки України» за відповідні роки.

інституційної, територіальної структур. Розглянемо прояви кризового стану у промисловості докладніше.

1. Недостатність базового промислового потенціалу для розвитку високотехнологічних та середньовисокотехнологічних виробництв, що забезпечують високі темпи зростання доданої вартості у промисловості.

Необхідною передумовою освоєння та комерціалізації передових технологій є наявність сучасних технічно оснащених промислових потужностей машинобудівної, авіакосмічної, електронної, хімічної та фармацевтичної галузей, спроможних стати виробничою базою для розвитку інтегрованих інтелектуальних виробничих процесів. Натомість, у вказаних галузях Україна володіє переважно застарілими промисловими потужностями, що навіть за умови модернізації не можуть бути пристосовані до впровадження нових, зокрема цифровізованих, технологічних процесів.

Старіння основних фондів відбувається на тлі перманентного дефіциту інвестиційних ресурсів, нераціонального розподілу інвестицій за видами промислової діяльності, а також недостатнього виробництва інвестиційних товарів. Близько 30 % капітальних інвестицій у промисловість спрямовуються у добувну галузь (у 2020 р. – 29,2 %), ще близько чверті – у сектори з виробництва та розподілення електроенергії, газу та води (сукупна частка у 2020 р. склала 25,5 %). Лідерами із залучення інвестицій серед галузей переробної промисловості залишаються харчова та металургійна (відповідно 13,4 % та 12,3 % обсягу капітальних інвестицій у промисловість у 2020 р.), тоді як у всі галузі машинобудування залучено лише 4,4 %.

Мізерні обсяги інвестування машинобудівної галузі не дозволяють налагодити виробництво достатніх обсягів інвестиційної продукції для оновлення виробничої бази промисловості. Частка інвестиційних товарів в обсягах реалізації промислової продукції у 2020 р. становила лише 9,5 %. Натомість, товарів проміжного споживання – 47,6 %, споживчих товарів короткострокового використання – 31,2 %. Ступінь зносу основних засобів (ОЗ) у промисловості зріс з 48,8 % у 2000 р. до 59,1 % у 2019 р. Попри те, що це зростання зумовлене насамперед старінням фондів у секторах виробництва та розподілення електроенергії, газу та води, незначне зменшення ступеня зносу ОЗ у переробній та добувній галузях забезпечувалося не стільки оновленням фондів, скільки припиненням роботи багатьох підприємств чи втратою контролю над ними внаслідок окупації частки території України, починаючи з 2014 р.

2. Нерозвиненість національної інноваційної системи. Відсутність чіткої стратегії використання наявного науково-технічного потенціалу призвела до зростання розриву між наукою й виробництвом, несистемного та неефективного використання коштів, спрямованих на фінансування наукової й науково-технічної

діяльності. Попри формальну наявність в Україні розгалуженої інноваційної інфраструктури у вигляді бізнес-інкубаторів, центрів трансферу технологій, технологічних кластерів, ВНЗ тощо, їхня діяльність залишається недостатньо синхронізованою та потребує системної координації з боку держави у напрямі розбудови цілісних інноваційних екосистем.

Слабка інноваційна активність та стихійний характер структурно-технологічних зрушень переважно під впливом глобальної кон'юнктури спричинюють відставання показників інноваційного розвитку промисловості України від світових показників, формування у промисловості неефективної технологічної структури. У технологічній структурі переробної промисловості частка продукції високотехнологічних галузей у 2020 р. складала 4,2 %, середньовисокотехнологічних – 13,7 %, середньонизькотехнологічних – 38,1 %, низькотехнологічних – 43,9 %. Недостатність обсягів виробництва продукції з високою доданою вартістю компенсується у спосіб нарощування її імпорту, поглиблюючи імпортозалежність національної економіки. За останні 10 років частка імпорту у загальному обсязі внутрішнього споживання промислової продукції зросла з 42,8 % у 2010 р. до 47,6 % у 2020 р., машинобудівної продукції – з 77,7 % до 94,9 %, металургійної – з 31,9 % до 39,7 %, харчової – з 13,6 % до 21,6 %.

3. Збереження витратної моделі виробництва, за якої промисловим сектором споживається більша частка виробленої ним продукції. Питома вага проміжного споживання у випуску продукції промисловості на початку незалежності (1991 р.) складала 61,6 %, але вже у 90-х рр. перевищила позначку 70 % і у 2019 р. все ще перебуває на рівні 2000 р. (у 2000 р. – 74,2 %, у 2019 р. – 73,9 %). Стагнаційні тенденції у промисловому виробництві підтверджуються також показниками його продуктивності. Якщо у добувній галузі утворення ВДВ на одного зайнятого протягом 2010–2019 рр. зросло на 60,5 %, то у переробній галузі показник продуктивності залишався практично незмінним, зрісши у 2019 р. відносно 2010 р. лише на 5,9 % (рис. 2.1). При цьому, обсяги ВДВ на одного зайнятого у переробній промисловості залишаються у кілька разів нижчими, ніж у добувній.

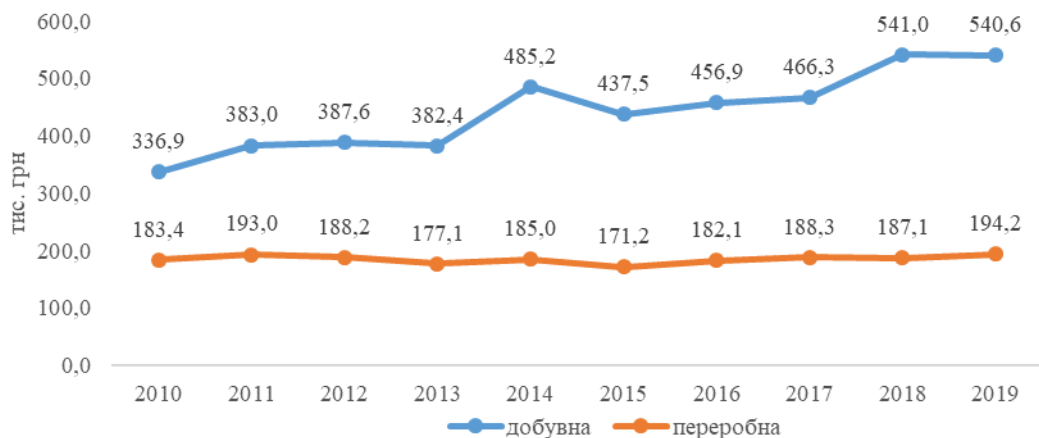


Рис. 2.1. Утворення ВДВ у добувній та переробній промисловості на одного зайнятого, у постійних цінах 2016 р.

Джерело: розраховано за: статистичний збірник Держстату «Національні рахунки» за 2019 р., інформація Держстату «Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності у 2010–2019 рр.».

4. Неefективність ресурсоспоживання в промисловості, спричинена високою ресурсоемністю технологій та переважним використанням невідновлюваних ресурсів. Оскільки близько половини обсягів реалізації промислової продукції припадає на енергоємні та сировинні галузі⁹, промисловість залишається найбільшим споживачем енергії в економіці¹⁰, сприяючи нарощуванню енергетичної імпортозалежності. В умовах безпрецедентного зростання цін на енергоносії у 2021 р. висока енергоемність та енергетична імпортозалежність промислового виробництва стали головними чинниками зростання його витратності, у результаті чого зростання цін виробників у промисловості у січні–листопаді 2021 р. склало 38,7 %: у тому числі у добувній галузі – 90,7 %, у металургії – 57,8 %, у хімічному виробництві – 51,4 %.

Поряд з цим, закріплюється залежність національної економіки від експорту сировини та продукції нижчих технологічних укладів, які традиційно складають понад дві третини обсягів товарного експорту України, що зумовлює швидку негативну реакцію базових експортоорієнтованих виробництв промисловості у разі падіння світових цін та зовнішнього попиту на сировину.

⁹ Сукупна частка обсягів реалізації добувної, металургійної галузей та галузі з виробництва електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря у загальному обсязі реалізації промислової продукції у 2010 р. склала 49,9 %, у 2020 р. – 48,9 %.

¹⁰ Так, у 2019 р. промисловість спожила 86,0 % вугілля й торфу, 48,9 % теплоенергії, 41,6 % електроенергії, 20,2 % природного газу, 4,9 % нафтопродуктів від загального споживання економікою. Натомість частка спожитого промисловістю біопалива становила лише 3,5 %, а вітрова та сонячна енергетика не використовувалися взагалі.

Споживаючи найбільші в економіці обсяги енергії та створюючи понад 90 % відходів, промисловий сектор України залишається значною мірою викресленим з глобального порядку денного декарбонізації, «озеленення» та розвитку циркулярних виробництв. Зважаючи на ужорсточення протягом останніх років міжнародних екологічних стандартів, ініціювання розвиненими країнами програм сталого розвитку промисловості та переходу до вуглецево нейтральної економіки, відставання у цих сферах створюватиме додаткові бар'єри для експорту Україною основних груп промислової продукції.

Крім того, внаслідок низької ресурсоефективності промисловості у структурі економіки переважають низькооплачувані робочі місця, забруднення довкілля, значні ризики для здоров'я та добробуту населення. Вже у близькій перспективі кліматичні зміни загрожують подальшим нарощуванням енергоємності важких індустрій, руйнуванням зношених промислових об'єктів та почастишенням техногенних аварій.

5. Високий рівень монополізації у стратегічно важливих галузях та низький рівень інклюзії малого та середнього підприємництва у процеси створення доданої вартості стали підґрунтям для утворення олігархічних бізнес-груп. Традиційно найбільш монополізованими залишаються металургійна, вугільна, гірничодобувна та хімічна галузі. Поширені практики встановлення економічно необґрунтованих монопольних цін на внутрішньому ринку, картельних змов та перманентного виведення з України капіталів унаслідок недосконалості податкового законодавства вкрай негативно відтворюються на функціонуванні залежних від їхньої продукції суміжних галузей, знижують надходження до Державного бюджету, унеможливають розвиток конкурентних відносин та вимивають з економіки інвестиційні ресурси.

6. Недостатність інвестиційних надходжень у промисловий сектор для забезпечення його інтенсивного розвитку. Українська промисловість потребує щонайменше 20 млрд дол. США інвестицій до 2030 р. з метою забезпечення модернізації виробничих потужностей та скорочення обсягів викидів шкідливих речовин, а видобувний сектор – близько 7 млрд дол. США для проведення геолого-розвідувальних робіт для нарощування мінерально-сировинної бази¹¹.

Натомість, загальносвітовою практикою останніх років залишається зменшення міжнародних інвестиційних потоків, що зумовлено трендами регіоналізації ланцюгів виробництва, концентрації доданої вартості у розвинених країнах внаслідок посилення економічного націоналізму та зниження інвестицій у фізичні виробничі

¹¹ Національна економічна стратегія на період до 2030 року. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/prozatverdzhennya-nacionalnoyi-eko-a179>

активи на тлі бурхливого розвитку нової промислової революції¹². За таких умов технологічна структура української промисловості не відповідає пріоритетам міжнародних інвесторів щодо вкладення капіталу, тому Україна залишається систематично недоінвестованою країною, в разі поступаючись обсягами залучення інвестицій сусіднім країнам. Це зумовлено низькими показниками якості роботи судової системи, кредитних рейтингів, політичною нестабільністю, відсутністю компенсаторних стимулів, а також недостатнім використанням інструментів залучення інвестицій – зокрема індустріальних парків, державних інвестиційних проєктів тощо¹³.

7. **Коронакриза додатково послабила інвестиційні позиції промисловості України.** Якщо у 2019 р. нагромаджені у промисловості ПІ збільшилися на 4,4 млрд дол. США, а капітальні інвестиції у промисловість зросли на 34,7 %, то у 2020 р. відбулося скорочення ПІ на 1,1 млрд дол. США та скорочення капітальних інвестицій на 43,6 % через погіршення фінансових результатів підприємств та несприятливу зовнішню кон'юнктуру, що призвели до уповільнення інвестиційної активності вже з першого кварталу 2020 р. Поступове відновлення виробничої діяльності у 2021 р. сприяло поліпшенню показників інвестування – за 9 міс. 2021 р. нагромаджені у промисловості ПІ зросли на 4,7 млрд дол. США (з 20,4 млрд дол. США станом на 31.12.2020 р. до 25,1 млрд дол. США станом на 30.09.2021 р.). При цьому їх чистий приплив у III кв. 2021 р. становив 1868,5 млн дол. США, й сформувався головним чином за рахунок реінвестування доходів (1841,8 млн дол. США). Загалом капітальні інвестиції у промисловість за 9 міс. 2021 р. зросли на 6,3 % порівняно з відповідним періодом 2020 р. **Існування глибоких регіональних дисбалансів промислового розвитку,** спричинених історичною концентрацією промислових виробництв у кількох східних регіонах за відсутності дієвих стимулів для промислового розвитку у решті регіонів. Понад половину промислової продукції виробляється кількома індустріально розвиненими областями та м. Києвом¹⁴. При цьому навіть в індустріально розвинених регіонах економічна активність сконцентрована у межах одного чи кількох великих міст, залишаючи монопрофільну периферію поза межами позитивних економічних імпульсів промислового розвитку. Крім того, навіть високоіндустріалізовані регіони спеціалізуються переважно на виробництві продукції низьких переділів. Так, у структурі обсягів реалізації промислової продукції Дніпропетровської області, яка

¹² UNCTAD World Investment Report 2020. URL: <https://unctad.org/webflyer/world-investment-report-2020>

¹³ Національна економічна стратегія на період до 2030 року. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/prozatverdzhennya-nacionalnoyi-eko-a179>

¹⁴ Сукупна частка Дніпропетровської (17,2 %), Донецької (10,3 %), Запорізької (7,6 %), Харківської (7,1 %) областей та м. Києва (11,8 %) в обсягах реалізації промислової продукції у 2020 р. склала 54,0 %.

залишається безперечним лідером індустріального розвитку в Україні після окупації частини Донецької та Луганської областей, найбільшими є частки металургії (32,6 %) та добувної галузі (31,9 %), тоді як частка машинобудування – лише 4,5 %. Подібною є ситуація у Донецькій області: частка металургії – 42,4 %, добувної галузі – 21,8 %, машинобудування – 5,6 %. У двох інших областях-лідерах за обсягами реалізації продукції промисловості – Запорізькій та Харківській – частки машинобудування не перевищують 11,8 % та 11,1 % відповідно¹⁵.

8. Слабкість інституційного середовища розвитку промисловості – недостатність нормативно-правового забезпечення, фрагментованість та відсутність системності у реалізації державної промислової політики, низька ефективність використання інструментів промислового розвитку. За весь період незалежності єдиним комплексним програмним документом у сфері промислової політики була схвалена у 2003 р. Державна програма розвитку промисловості на 2003–2011 рр., завдання якої переважно залишилися невиконаними. Протягом останнього десятиліття попри анонсовані органами виконавчої влади ініціативи щодо розроблення стратегічних документів, серед яких Стратегія розвитку промислового комплексу, Державна програма розвитку вітчизняних промислових підприємств з урахуванням потреб внутрішнього споживання, Стратегія розвитку високотехнологічних галузей, Закон України «Про державну промислову політику», жоден з цих документів ще не прийнято.

Невизначеність стратегічного курсу розвитку промисловості значним чином була зумовлена численними реформами профільного міністерства, адже за часи незалежності в Україні кілька разів створювалося та ліквідувалося Міністерство промислової політики, функції якого після останньої реорганізації у 2014 р. було перекладено на Міністерство економіки.

Наявні заходи впливу на промисловість реалізовувалися за галузевим принципом, переважно стимулюючи розвиток базових галузей і консервуючи неефективну технологічну структуру. Між тим, структурна трансформація промисловості потребує провадження системної політики, яка забезпечуватиме послідовний відхід від рентно-сировинної моделі економіки на засадах використання сучасного інструментарію промислової політики, який застосовується в європейській моделі управління. Розпочаті кроки у подоланні структурної інертності у промисловості – інституціалізація державної підтримки окремих галузей промисловості завдяки створенню профільного міністерства, запуск інструментів

¹⁵ Статистичні бюлетені Держстату «Соціально-економічне становище Дніпропетровської області», «Соціально-економічне становище Донецької області», «Соціально-економічне становище Запорізької області», «Соціально-економічне становище Харківської області» за січень 2021 р.

екомодернізації (ринку торгівлі квотами парникових газів, ініціювання участі України у реалізації Європейської зеленої угоди), підтримки підприємництва (кредитні програми), початок імплементації підходу смарт-спеціалізації у регіонах України – мають бути систематизовані та доповнені ініціативами, що забезпечуватимуть прискорення інноваційно-технологічного розвитку промисловості та її перехід до вищих щаблів у глобальних виробничих ланцюгах.

Попри створення у 2020 р. Міністерства з питань стратегічних галузей промисловості України, подібні ризики зберігаються, адже міністерство фактично зосереджено на галузях ОПК й створює ризики фрагментації промислової політики у майбутньому, а законодавчі ініціативи щодо закладення засад промислової політики та цифрової інфраструктури потребують ґрунтовного доопрацювання. Недостатньо ефективно використовуються вже інституціалізовані інструменти промислового розвитку – індустріальні парки, смарт-спеціалізація, Експортно-кредитне агентство тощо.

Таким чином, розвиток промисловості України наразі відбувається в умовах відсутності системних структурних трансформацій, спрямованих на формування високопродуктивної, адаптивної до зовнішніх та внутрішніх викликів системи виробництва ринкового типу. Періоди зростання переважно забезпечуються нарощуванням виробництва у базових сировинних галузях за сприятливої зовнішньоекономічної кон'юнктури, а отримані прибутки не сприяють оновленню технологічного потенціалу та посиленню інноваційного складника промислового виробництва. Збереження існуючих структурних пропорцій у промисловості щодалі поглиблюватиме залежність національної економіки від імпорту продукції високих переділів та експорту сировини, посилюючи таким чином її вразливість до глобальних шоків та криз у майбутньому.

Особлива роль **агропромислового сектору** в соціально-економічному житті країни зумовлюється унікальним поєднанням сприятливих природно-кліматичних умов та геостратегічним положенням України, що дозволяє їй посісти вагоме місце на світовому продовольчому ринку. Нині сільськогосподарська діяльність провадиться майже на всій території країни. У сільській, лісовій та рибній галузі зайнято понад 3 млн осіб. Обсяги виробництва сільськогосподарської продукції в Україні закладаються у прогнози динаміки світових цін на продовольчі ресурси. Водночас, відсутність стабільної й довготривалої позитивної динаміки виробництва в аграрному секторі свідчить про вичерпання резервів нинішньої моделі його розвитку, заснованої на ефектах масштабу та екстенсивних методах використання ресурсів.

Розглянемо прояви негативних і кризових тенденцій в аграрному секторі.

1. Незбалансованість структури виробництва продукції аграрного сектору України. За даними 2020 р. сільськогосподарські підприємства (переважно великі аграрні формування) займаються виробництвом високорентабельних і швидкоокупних сільгоспкультур (ними вирощується 94,3 % цукрових буряків, 87,7 % соняшнику, 79,6 % зернових та зернобобових культур), тоді як трудомістке виробництво зосереджено в господарствах населення (вони утримують 86,7 % овець та кіз, 74,7 % корів, вирощують 98,1 % картоплі, 84,6 % овочів та 83,2 % плодоягідних культур, а також виробляють 70,2 % молока). Таке зосередження трудомісткого виробництва в господарствах населення, не спроможних задовольнити потреби ринку високоякісними стандартизованими товарами, загрожує погіршенню забезпечення населення продовольством. Водночас спеціалізація виробництва великих аграрних формувань (агрохолдингів) часто супроводжується недотриманням ними вимог раціонального землекористування, порушенням сівозмін та нехтуванням заходами щодо охорони земель сільськогосподарського призначення. Це негативно впливає на екологічний стан сільгоспугідь, призводить до виснаження ґрунтів, зниження якісних показників сільськогосподарських земель.

2. Низький рівень створення доданої вартості в аграрному секторі. Для України характерним є збут сировинної продукції рослинництва на світовий ринок (за підсумками 2019 р. частка необробленої продукції, що експортується, є найбільшою у структурі загальної пропозиції цієї продукції на зовнішніх ринках: кукурудзи – 84 %, пшениці – 54 %, ячменю – 46 %). Зважаючи на те, що перероблена продукція має вищу додану вартість за умов дотримання стандартів якості, український аграрний сектор має значний потенціал для розвитку¹⁶.

3. Збереження кризових явищ у тваринницькій галузі. Протягом останніх років спостерігається негативна тенденція щодо зменшення поголів'я великої рогатої худоби та свиней (якщо у 2015 р. налічувалося 2262,7 тис. поголів'я корів, то на початок 2021 р. – 1673,0 тис. гол., що на 26,1 % менше, поголів'я свиней зменшилося за цей період на 20,1 % – з 7350,7 тис. гол. до 5876,2 тис. гол.). У 2020 р. рівень збитковості виробництва м'яса великої рогатої худоби становив 24,2 %, як наслідок, виробництво м'яса зменшилось на 0,6 %.

Найскладнішою залишається ситуація у молочній галузі тваринництва. У 2020 р. загальне річне виробництво молока знизилось до 9,2 млн тонн (історичний мінімум для України), що на 4,1 % менше, ніж у 2019 р. Частка попиту на споживчому

¹⁶ Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 р. № 179. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-nacionalnoyi-eko-a179>.

ринку забезпечується за рахунок імпорту молочної продукції, який у 2020 р. зріс у 2,2 раза порівняно з 2019 р.

4. Недостатній розвиток інфраструктури аграрного ринку, яка не повною мірою забезпечує виконання покладених на неї функцій щодо створення стабільних умов для забезпечення сільськогосподарських підприємств виробничими ресурсами, зберігання виробленої продукції (через відсутність овочесховищ та переробних потужностей близько 30 % вирощених овочів втрачається під час зберігання) та її реалізації. Стрімке нарощування обсягів виробництва окремих видів сільськогосподарської продукції потребує побудови нових логістичних центрів, складських приміщень, елеваторів, розвитку транспортної мережі й інших інфраструктурних об'єктів аграрного сектору. Близько половини приміщень для зберігання агропродукції характеризується високими показниками зношеності та потребує реконструкції, або повної заміни¹⁷. Крім того, $\frac{3}{4}$ сільгосп підприємств не мають відповідного обладнання для доробки та переробки овочів, що не дозволяє їм отримати додаткові прибутки (наприклад, помиті й розфасовані овочі можливо реалізувати на 15–20 % дорожче)¹⁸.

У 2020 р. обсяг потужностей одночасного зберігання зернових, зернобобових та олійних культур в Україні становив 78,3 млн т (на 2,5 % або 1,9 млн т більше, ніж у 2019 р.). З них 46,6 млн т потужностей належало агровиробникам і 31,7 млн т – підприємствам, які переробляють і зберігають сільгосппродукцію¹⁹. Загальна структура елеваторного ринку на кінець 2020 р. була такою: металеві силос – 46,5 %; підлогові склади – 34,8 %; бетонні елеватори – 18,7 %. При цьому, лише сучасні металеві елеватори дають змогу якісно обробляти і зберігати зернові. Як наслідок, за експертними оцінками, Україні не вистачає 25 млн т потужностей зберігання зерна²⁰. За оцінками компанії Pro-Consulting²¹, на початок 2021 р. Україна була забезпечена елеваторними потужностями на 66,3 % відносно рівня врожаю зернових. Загалом, через неефективну агрологістику (насамперед через нестачу елеваторів та їхню низьку

¹⁷ Бизнес по хранению овощей и фруктов: возможности и перспективы в Украине. Kreston GCG. 2018. URL: <https://drive.google.com/file/d/1OPISl2NNrUdwr0ncp84RozRYN4sFL3C0/view>

¹⁸ Логоша Р. В. Стан та перспективи діяльності овочепереробних підприємств в Україні. *Економіка. Фінанси. Менеджмент* : актуальні питання науки і практики. 2017 р. № 3. URL: <http://socrates.vsau.org/repository/getfile.php/16547.pdf>

¹⁹ Ємність банок: виробники елеваторів прогнозують зростання споживання сталі. 12 липня 2021 р. URL: <https://gmk.center.ua/posts/iemnist-banok-virobniki-elevatoriv-prognozujut-zrostannya-spozhivannya-stali/>

²⁰ В Украине не хватает 25 млн т элеваторных мощностей. URL: <http://agroportal.ua/news/novosti-kompanii/issledovanie-v-ukraine-ne-khvataet-25-mln-t-elevatornykh-moshchnostei/>

²¹ Елеватори та складська логістика. Профільна конференція для представників елеваторного бізнесу: директорів і власників елеваторів, інженерів і логістів. 16.03.2021 р. URL: <https://pro-consulting.ua/pressroom/rynok-zerna-i-elevatornyh-moshnostej-ukrainy-doklad-analitika-pro-consulting-na-konferencii-elevatory-i-skladskaya-logistika>

якість) наша країна втрачає 15–30 % врожаю²².

5. Виснаження ґрунтів, погіршення екології агротериторій. В Україні близько 1,7 млн га сільгоспугідь уражені вітровою ерозією, 13,3 млн га – водною, щорічно змивається понад 500 млн т ґрунту, з яким втрачається 24 млн т гумусу, 10 млн т калію, 1 млн т азоту, 700 тис. т фосфору. Сумарні втрати гумусу через мінералізацію та ерозію ґрунтів щорічно становлять 32–33 млн т, що еквівалентно 320–330 млн т органічних добрив. При цьому з урожаєм сільськогосподарських культур з ґрунту виноситься значно більше поживних речовин, ніж вноситься з добривами (від’ємний баланс досягає 100 кг /га)²³. Певна частка площ продуктивних угідь втратила економічну родючість: засолена, заболочена, заросла лісом. Низька фінансова спроможність сільгосппідприємств та скорочення поголів’я тварин – чинники, що унеможливають виробництво сільськогосподарських культур на бездефіцитній для балансу гумусу основі. Недостатнє внесення органічних добрив, переважання у структурі мінеральних добрив, зокрема азотних, призводить до порушення співвідношення поживних речовин у ґрунті, їх підкислення та погіршення якості виробленої продукції через підвищений вміст у ній нітратів. Високе техногенне та антропогенне навантаження на ґрунти, монокультурне землеробство, яке посилюється дією природних чинників, у підсумку. призводять до погіршення якісного стану ґрунтів.

6. Висока залежність сільськогосподарського виробництва від імпорту основних видів матеріально-технічних ресурсів. Сільськогосподарська техніка в Україні майже на 70 % має імпортне походження, а зернозбиральні комбайни – практично всі імпортні. Частка рослин імпоротної селекції на українському ринку в цілому оцінюється в 47 %, при цьому: ріпаку – 82,2 %, соняшнику – 79 %, цукрових буряків – 53,8 %, кукурудзи – 34,9 %²⁴. Засоби захисту рослин практично повністю імпортуються, оскільки власне виробництво визнане недоцільним через моральну і технічну застарілість обладнання. Збільшення вартості таких ресурсів у зв’язку зі знеціненням національної валюти і нестачею зовнішніх джерел фінансування змусила аграріїв переглянути технології виробництва у бік зменшення витрат на окремі види ресурсів, зокрема використання дешевших гібридів насіння, скорочення обсягів

²² Ємність банок: виробники елеваторів прогнозують зростання споживання сталі. 12 липня 2021 р. URL: <https://gmcenter.com.ua/posts/iemnist-banok-virobniki-elevatoriv-prognozujut-zrostannya-spozhyvannya-stali/>

²³ Періодична доповідь про стан ґрунтів на землях сільськогосподарського призначення за результатами X туру (2011–2015 рр.) агрохімічного обстеження земель. Державна установа «Інститут охорони ґрунтів України». Київ. 2020 р. URL: http://www.iogu.gov.ua/wp-content/uploads/2021/05/Періодична-доповідь2020_208-стор-№№-wecompress.com_.pdf

²⁴ Зелена книга. Ринок насіння: Офіс ефективного регулювання. 2018. URL: https://cdn.regulation.gov.ua/de/85/2a/1a/regulation.gov.ua_%D0%A0%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BA%20%D0%BD%D0%B0%D1%81%D1%96%D0%BD%D0%BD%D1%8F.pdf

внесення мінеральних добрив тощо, що зумовлює значні ризики щодо врожайності й валових зборів.

7. Неефективна державна політика підтримки експортерів. Основними перешкодами українських експортерів аграрної продукції (у першу чергу, малого та середнього бізнесу) є: недостатня інформація про особливості цільових експортних ринків; низька поінформованість невеликих аграрних виробників про можливості експорту на ринки ЄС; обтяжливі митні процедури та корупція на митниці; неефективна система страхування сільськогосподарських ризиків²⁵.

8. Слабка адаптованість сільського господарства в Україні до глобальних змін клімату. Зміна клімату становить серйозну загрозу для глобальної економіки та безпеки внаслідок підвищення ризиків, пов'язаних із забезпеченням населення продовольством. За прогнозом Продовольчої сільськогосподарської організації ООН (ФАО), щоб забезпечити потреби населення (чисельність якого становитиме 9,7 млрд осіб у 2050 р.), виробництво продовольства у світі має зрости на 50 % до 2050 р.²⁶ На сільське господарство припадає висока частка (63 %) збитку від стихійних лих, викликаних зміною клімату²⁷. Тому за значних змін клімату забезпечення продовольчої безпеки залежатиме від того, наскільки ефективно вдасться пристосувати агровиробництво до таких змін.

Для сільгоспвиробництва України зміна клімату матиме наслідки у вигляді: зміщення зон вирощування сільгоспкультур з півдня на північ; збільшення вегетаційного періоду; утворення нової агрокліматичної зони на півдні України; інтенсифікації ерозії і втрати родючості ґрунтів; впровадження посухостійких сортів сільськогосподарських рослин і відмови від вирощування деяких вологолюбних культур; завдання шкоди рослинам через ураження хворобами і шкідниками; зменшення виробництва традиційних кормових культур та ін. У разі подальшого неефективного використання агроресурсного потенціалу України збереження наявних тенденцій в умовах майбутніх змін клімату може спричинити суттєве загострення деяких проблем, зокрема: підвищення рівня розораності сільгоспугідь у північних і західних регіонах; подальшої монокультуризації сільгоспвиробництва, що посилить екологічне навантаження на земельні ресурси; збільшення потреби в інвестиціях для впровадження нових систем менеджменту та обробітку земельних ресурсів; посилення конкурентної боротьби між виробниками за доступ до продуктивніших земельних ресурсів тощо.

²⁵ Аграрний сектор України: тенденції, суб'єкти, перспективи реформування. URL: <http://newukraineinstitute.org/media/news/549/file/Agro%202015.pdf>

²⁶ FAO, 2018a: The Future of Food and Agriculture: Alternative Pathways to 2050. Food and Agriculture Organization of the United Nations, Rome, Italy, 228 pp.

²⁷ FAO. 2021. The impact of disasters and crises on agriculture and food security: 2021.

На міжнародному рівні ухвалено низку документів з протидії зміні клімату й мінімізації наслідків глобального потепління. Україна також на високому рівні підтримує та ратифікує міжнародні угоди з цих питань (*Додаток А*).

При цьому в Україні й досі не ухвалено Стратегію запобігання та адаптації до зміни клімату сільського, лісового, мисливського і рибного господарств на період до 2030 р., проєкт якої розроблено ще у 2019 р. Стратегія спрямована на поліпшення продуктивності сільського, лісового та рибного господарств одночасно зі скороченням викидів парникових газів та адаптацією до зміни клімату в контексті забезпечення їх сталого розвитку, а також використання природних ресурсів з дотриманням вимог міжнародних договорів у сфері зміни клімату.

9. Відсутність програмного документа щодо розвитку аграрного сектору.

Починаючи з 2008 р., в Україні реалізовувалася Державна цільова програма розвитку українського села, термін дії якої закінчився у 2015 р. Незважаючи на проблеми щодо її виконання (передусім недостатнє фінансування заходів), це був програмний документ, основна мета якого – забезпечення життєздатності сільського господарства, підвищення його конкурентоспроможності на внутрішньому і зовнішньому ринках, гарантування продовольчої безпеки країни, збереження селянства як носія української ідентичності, культури і духовності. Крім того, термін дії Стратегії розвитку аграрного сектору економіки (на період до 2020 р.) закінчився, проте відповідної Програми на її виконання не розроблено.

Подальший розвиток аграрного сектору має відбуватися в напрямі максимальної реалізації наявного ресурсного потенціалу з метою задоволення потреб населення країни в якісних і доступних продуктах харчування та нарощування експортного потенціалу за рахунок зміцнення провідних позицій на світових ринках продукції з більшим вмістом доданої вартості. Цьому має сприяти запровадження прозорого та конкурентного соціально орієнтованого ринку земель сільськогосподарського призначення на основі єдиної системи державного земельного кадастру. Основні акценти мають бути зміщені в бік формування ринкових інститутів, які оптимізують діючі форми організації сільськогосподарського виробництва з точки зору ефективності реалізації ними економічних, соціальних та екологічних функцій. Все це сприятиме реалізації конкурентних переваг вітчизняного аграрного виробництва не лише завдяки використанню сприятливих природно-кліматичних умов, а й за рахунок підвищення ефективності галузі у спосіб її всебічної модернізації, розширення циклів виробництва харчових продуктів, насичення ринку вітчизняною продукцією з високим рівнем переробки. Аграрний сектор має стати осередком створення нових робочих місць і подолання безробіття на селі, а також рушієм інноваційної перебудови всього способу життя селян.

На вирішення основних проблем розвитку аграрного сектору спрямовані положення Національної економічної стратегії на період до 2030 року²⁸. У Стратегії наголошується, що для розвитку аграрного сектору України та розв'язання галузевих проблем необхідно запроваджувати системність, прогнозованість, обґрунтованість та ефективність у формуванні та реалізації державної політики у сфері сільського господарства та розвитку села, забезпечити довіру та взаємодію держави, бізнесу та суспільства, посилити інституційну спроможність системи державного управління, поліпшити принципи та засоби моніторингу і оцінювання державної політики. Як наслідок, Україна має стати одним із лідерів серед країн-постачальників продуктів харчування з високою доданою вартістю та технологічно інтенсивних сервісів для агропромислового сектору.

На жаль, вже тривалий час мета повноцінної адаптації вітчизняного **транспортного сектору** до сучасних реалій функціонування світового ринку високоінтегрованих транспортно-логістичних ланцюгів лишається недосяжною. Внаслідок цього потужний транспортний потенціал нашої держави використовується неоптимально, а роль України на світовому ринку транспортних послуг зведена до здійснення операцій з найменшою доданою вартістю. Розглянемо прояви кризових тенденцій, що заважають повноцінній реалізації транспортного потенціалу України та утвердженню ролі її транспортного сектору як одного з локомотивів економічного зростання.

1. Зношений стан основних засобів та транспортної інфраструктури, що звужує спроможність вітчизняної транспортної системи ефективно обслуговувати великі потоки вантажів та пасажирів, особливо у періоди раптового зростання попиту. Так, ступінь зносу основних засобів у портовій галузі, яка забезпечує переважну більшість експорту з України, сягає 80 %, зокрема портових кранів – 95 %^{29,30}. За субіндексом якості портової інфраструктури глобального індексу конкурентоспроможності Всесвітнього економічного форуму у 2017 р. Україна займала 93 місце з 137³¹. У наступні роки при розрахунку індексу цей показник більше не використовувався. Зношеність рухомого складу АТ «Укрзалізниця» складає 90 % (зокрема зношеність локомотивів становить 96 %, приміських поїздів – 95 %,

²⁸ Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 р. № 179. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-nacionalnoyi-eko-a179>

²⁹ Зміна політики державних відряджень ДП «АМПУ» – це можливість для перезавантаження морської галузі, відкриття нових перспектив для портів України. Олександр Голодницький. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentr/novini/novini-ampu/18826-zmina-politiki-derzhavnikh-vidrakhuvan-dp-ampu-tse-mozhlivist-dlya-pezavantazhennya-morskoji-galuzi-vidkrittya-novikh-perspektiv-dlya-portiv-ukrajini-oleksandr-golodnitskij>

³⁰ Перевантажувальні комплекси портів як основа підвищення їх конкурентоспроможності. URL: <http://ves.pstu.edu/article/download/134310/130851>

³¹ The Global Competitiveness Report 2017–2018. URL: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf>

пасажирських вагонів – 92 %); оновлення потребують 9,7 тис. км залізничних колій, або 36,7 % від їх загальної протяжності^{32,33,34}. Аналогічно – з 170 тис. км автомобільних доріг загального користування відновлення потребують 153 тис. км, або 90 %³⁵. За даними Міністерства інфраструктури України, лише 46,9 % мостів (7,5 тис. мостів з 16,0 тис., що знаходяться в експлуатації) відповідають наявним нормативам³⁶. З шести шлюзів Дніпровського каскаду жоден не придатний до нормальної експлуатації, на кожному шлюзі нараховуються десятки об'єктів, що вийшли з ладу³⁷.

Внаслідок зношеності основних засобів у транспортному секторі погіршується стан безпеки вантажних та пасажирських перевезень, втрачається спроможність оперативно та ефективно здійснювати перевезення великих обсягів та широкої номенклатури вантажів, збільшується ймовірність виникнення техногенних аварій.

2. Невідповідність існуючої тарифної політики потребам розвитку транспортного сектору. Вартість суднозаходів до українських морських портів в Україні є в 1,5–5,5 раза вищою, ніж у конкуруючих портах чорноморського регіону, а вартість логістичних витрат у портах України при здійсненні експорту пшениці є на 40 % вищою за аналогічні витрати у портах Франції та Німеччини. Внаслідок цього відбувається фактичне переспрямування вантажопотоків, насамперед транзитних, до портів інших країн. Загалом, протягом 2013–2020 рр. обсяги переробки транзитних вантажів українськими портами скоротилися на 63,1 % або на 17,2 млн т (рис. 2.2)³⁸.

³² Знос локомотивів «Укрзалізниці» досягає 96 %, а залізничних шляхів – 34 %. URL: <http://uga.ua/news/znos-lokomotiviv-ukrzeliznitsi-dosyagaye-96-a-zaliznichnih-shlyahiv-34/>

³³ Укрзаліниця у 2021 році інвестує понад 14 млрд грн власних коштів у виробництво та інфраструктуру. Володимир Жмак. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/535594/

³⁴ Дані щодо колійного господарства (протяжність, відремонтовано, потребують ремонту). URL: <https://data.gov.ua/dataset/a4305cef-c8e0-4232-bb48-637ae4301261/resource/360d7f6d-e049-4884-bc62-8ac8aa680bdf>

³⁵ Дороги Зеленського: П'ять проблем великого будівництва. URL: https://project.liga.net/projects/large_construction/

³⁶ Half a century without overhaul, or Why in Ukraine bridges collapse. URL: <https://www.dw.com/uk/piv-stolittia-bez-kapremontu-chomu-v-ukraini-obvaliuiutsia-mosty/a-57433452>

³⁷ Дмитро Шершньов. Усі шість шлюзів на Дніпрі непридатні до експлуатації. URL: <https://gmk.center.ua/interview/dmitro-shershnov-usi-shist-shljuziv-na-dnipro-nepridatni-do-ekspluatacii/>

³⁸ Показники роботи Адміністрації морських портів України за відповідний період. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pokazniki-roboti>

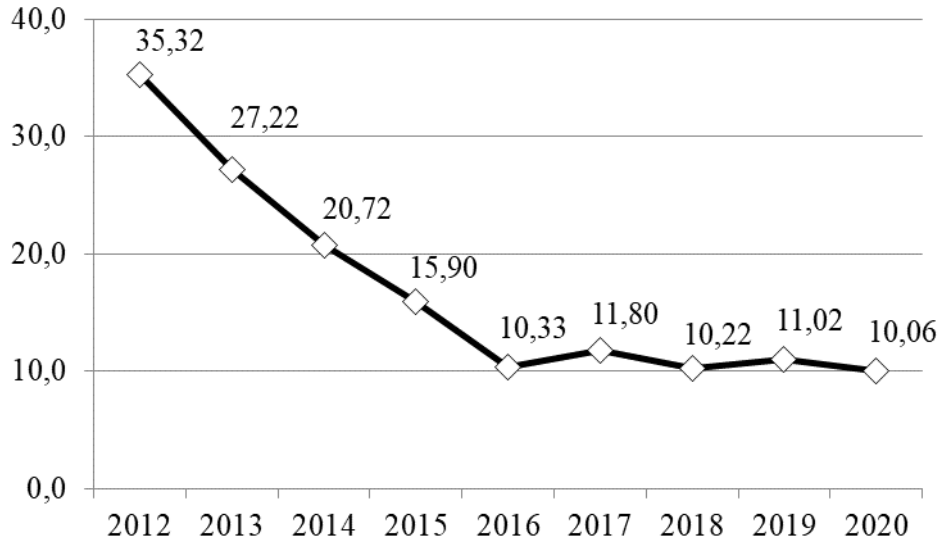


Рис. 2.2. Обсяги переробки транзитних вантажів морськими портами України, млн т

Так само малопрогнозована та не завжди аргументована тарифна політика АТ «Укрзалізниця» зменшує транзитну привабливість України, обмежує конкурентоспроможність національних виробників та призводить до збитків вітчизняних транспортно-логістичних компаній. Загалом, за останні 10 років тарифи на перевезення залізничним транспортом зросли на 195 %. Наразі відбувається чергове, двоетапне підвищення тарифів, у результаті якого вартість залізничних перевезень зростає на 30 %³⁹. Варто зазначити, що підвищення тарифів відбувається на тлі зростаючої неспроможності АТ «Укрзалізниця» задовольняти попит на перевезення, отже, спроби поліпшення його фінансових показників у спосіб модифікації тарифної політики мають відбуватись у комплексі з реалізацією заходів щодо задоволення існуючої потреби національної економіки у доступних залізничних перевезеннях.

3. Низький рівень інтеграції транспортного сектору України до глобальних проєктів у сфері міжнародних перевезень. Так, наприклад, китайський проєкт «Один пояс, один шлях», який передбачає створення трьох транс'євразійських економічних коридорів та двох морських маршрутів, взагалі оминає Україну, незважаючи на її стратегічне розташування за віссю Схід–Захід⁴⁰. Вкрай повільно відбувається інтеграція вітчизняного транспортного сектору до європейської транспортної мережі TEN-T.

³⁹ Укрзалізниця подняла тарифы на грузоперевозки. URL: https://mintrans.news/zhd/ukrzaliznitsya-podnyala-tarify-na-gruzoperevozki?fbclid=IwAR0US2zrFyBgkS_S3hpGGOX-LnRnXsIhXXe9YcI1YTGjzogoBN0UmbY12Dw

⁴⁰ «Один пояс, один шлях» – глобальний геоелектронічний проєкт Китаю. URL: <https://sinologist.com.ua/odin-poyas-odin-shlyah-globalnij-geoekonomichnij-proekt-kitayu/>

Загалом, виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії й їхніми державами-членами, з іншої сторони, у сфері транспорту, транспортної інфраструктури, поштових та кур'єрських послуг протягом 2014–2021 рр. складає 44 %, що є одним з найнижчих показників серед інших напрямів Угоди⁴¹. Внаслідок цього Україна втрачає транзитні вантажопотоки, які переорієнтовуються до країн з більш розвиненими транспортними секторами. Крім того, відбувається штучне обмеження інвестиційної активності у транспортній галузі через неготовність іноземних інвесторів працювати на ринку транспортних послуг за незрозумілими для них правилами.

4. Недостатні потужності з обслуговування мультимодальних перевезень, що заважає повноцінній реалізації потенціалу інших видів транспорту, насамперед річкового, збільшує вартість транспортно-логістичних витрат підприємств, ускладнює керуваність логістичних процесів та гальмує інтеграцію вітчизняної транспортної системи до світових логістичних ланцюгів. Внаслідок цього втрачаються додаткові можливості розвитку базисних секторів економіки, насамперед, промисловості та сільського господарства.

Протягом двох останніх десятиріч обсяги контейнерних перевезень у світі демонструють стійке зростання (середньорічне зростання за 1999–2020 рр. становило 4,4 %) (рис. 2.3), внаслідок цього відповідно зростають потреби у потужностях для мультимодальних перевезень.

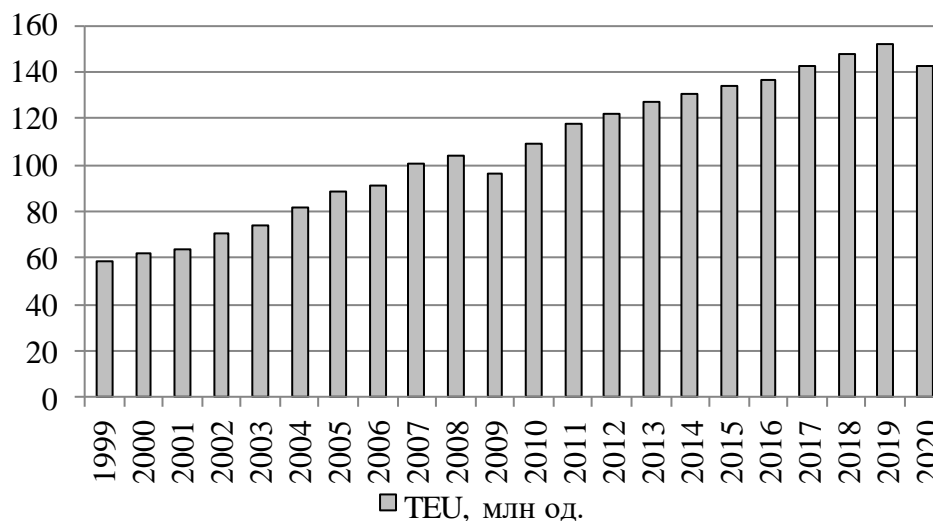


Рис. 2.3. Динаміка світових контейнерних перевезень морським транспортом
Джерело: ⁴².

⁴¹ Пульс Угоди: моніторинг реалізації плану заходів з виконання Угоди. URL: <https://pulse.kmu.gov.ua/>

⁴² UNCTAD, Review of Maritime Transport за відповідні роки. URL: <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport>

Тенденція щодо зростання контейнерних перевезень спостерігається і в Україні. Так, протягом 2016–2020 рр. обсяги переробки контейнерів морськими портами України зросли на 81,1 %, а обсяги перевезень контейнерів АТ «Укрзалізниця» зросли на 78,7 % (на 469,7 тис. TEU та 187,3 тис. TEU відповідно).

Проте основною проблемою реалізації потенціалу вітчизняної транспортної системи на світовому ринку контейнерних перевезень є те, що Україна представлена на ньому переважно як об'єкт, а не суб'єкт відносин. Фактично основні дивіденди від вигідного географічного розташування України отримують її сусіди, які активно розбудовують власні транспортно-логістичні потужності, залишаючи для України роль пасивного перевізника вантажного транзиту архаїчною та зношеною інфраструктурою радянського зразка. Сусіди України активно створюють умови для залучення додаткових вантажопотоків, інвестицій, формування нових робочих місць для своїх громадян, модернізації потужностей з обслуговування контейнерних перевезень і, як наслідок, збільшують майбутню конкурентоспроможність власних транспортних систем на світовому ринку вантажних перевезень.

Зазначимо, що ухвалення Верховною Радою України 17 листопада 2021 р. Закону України «Про мультимодальні перевезення» (проект від 22.10.2020 р. № 4258) позитивно впливатиме на динаміку контейнерних перевезень, проте відсутність власних реалізованих масштабних інфраструктурних проєктів з нарощування обсягів переробки та перевезення контейнерів в Україні штучно обмежує транспортний потенціал, внаслідок чого втрачаються додаткові ланцюги створення доданої вартості та вкрай необхідні інвестиційні ресурси.

5. Недостатнє використання потенціалу перевезень вантажів найбільш перспективними видами транспорту, внаслідок чого вантажопотоки переорієнтовуються до інших, менш економічних, небезпечних та ресурсовитратних транспортних засобів. Протягом 2015–2020 рр. частка залізничного транспорту у загальному обсязі вантажних перевезень в Україні (без урахування трубопровідного транспорту) скоротилася на 13,5 в. п. (з 74,3 % до 60,8 %), у той час як частка автомобільного транспорту – зросла на 15 в. п. (з 23,1 % до 38,1 %) ^{43 44 45}. Залізничний транспорт є значно безпечнішим, екологічнішим та дешевшим, ніж автомобільний, проте нестача вільних потужностей АТ «Укрзалізниця» змушує товаровідправників

⁴³ Інформація Державної служби статистики України «Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту». URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/tr/tr_rik/opvvt_95_20_ue.xlsx

⁴⁴ Статистичний збірник Державної служби статистики України «Транспорт України 2019». URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf

⁴⁵ Експрес-випуск Державної служби статистики України «Підсумки роботи транспорту у 2020 році», попередні дані. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2021/01/07.pdf>

звертатися до менш вигідних засобів перевезень, насамперед автомобільного транспорту, що спричинило зростання транспортно-логістичних витрат підприємств та прискорене руйнування покриття автомобільних доріг.

При цьому ігноруються фундаментальні потреби у відтворенні основних засобів АТ «Укрзалізниця» та здійсненні модернізаційних програм. Внаслідок цього вартість активів АТ «Укрзалізниця» за останні 5 років знизилась майже на третину – з 208 млрд грн до 142 млрд грн⁴⁶. Систематично не виконуються положення ст. 10 Закону України «Про залізничний транспорт», згідно з якою «будівництво і реконструкція магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого та місцевого сполучення здійснюються у встановленому порядку за рахунок коштів Держбюджету України»; майже всі витрати на зазначені цілі покриваються за рахунок власних коштів АТ «Укрзалізниця» та запозичень⁴⁷.

Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 рр. передбачає інвестування в модернізацію рухомого складу, проте, з наведених вище причин, фактичні можливості такої модернізації є вкрай обмеженими⁴⁸.

Останнім часом на державному рівні здійснюється низка заходів у напрямі вирішення окремих проблем залізничної галузі. Пришвидженню реформ у цій сфері сприятимуть анонсовані Президентом України В. Зеленським проекти щодо масштабного будівництва та модернізації рухомого складу й залізничних доріг на форумі «Велике будівництво: нова залізниця», який відбувся у м. Києві 9 листопада 2021 р. (Додаток Б).

Втім, у цьому секторі перевезень все ще має місце кризова ситуація. У липні 2021 р. відбулося засідання РНБО України, на якому стан АТ «Укрзалізниця» визнано як критичний та такий, що становить загрозу національній безпеці. За висновками ТСК ВР України, сучасне становище в АТ «Укрзалізниця» гальмує економічне зростання в країні, підприємство неефективно виконує свої функції перевізника та перебуває на межі дефолту⁴⁹. Ігнорування наявних негативних тенденцій спроможне призвести до поглиблення системного негативного ефекту для економіки внаслідок зростання транспортно-логістичних витрат підприємств, енергоємності ВВП, прискореного зношення автодоріг та зменшення рівня зв'язності регіонів.

⁴⁶ За 5 років активи Укрзалізниці подешевшали на 66 млрд грн. URL: <https://news.depo.ua/ukr/news/za-5-rokiv-aktiv-ukr-zaliznitsi-podeshevshali-na-66-mlrd-grn-deputatka-202107151345411>

⁴⁷ Про залізничний транспорт: Закон України від 16.10.2020 р. № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>

⁴⁸ Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 рр. URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/Стратегія-5-Туропрауу\(укр\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/Стратегія-5-Туропрауу(укр).pdf)

⁴⁹ Юлія Гришина про критичний стан Укрзалізниці: проміжні висновки ТСК. URL: <https://sluga-narodu.com/yuliia-hryshyna-pro-krytychnyy-stand-ukr-zaliznytsi-promizhni-vysnovky-tdk/>

Вкрай недостатньо використовується в Україні потенціал перевезень внутрішніми водними шляхами. Так, частка річкового транспорту у загальному обсязі перевезених вантажів (у т /км) у 2020 р. (без урахування трубопровідного транспорту) становила лише 0,6 %⁵⁰. Перевезення внутрішніми водними шляхами є екологічнішим та дешевшим порівняно з перевезеннями іншими видами транспорту. Крім того, використання річкового транспорту дозволяє уникнути обмежень пропускної спроможності існуючої залізничної та автодорожньої інфраструктури. Перевезення 1 млн т вантажів річковим транспортом економить 1 млрд грн на виконанні робіт з ремонту автомобільних доріг та їх підтримки в експлуатаційному стані, що є додатковим аргументом на користь використання потенціалу річкових перевезень, особливо в контексті реалізації програми Президента України В. Зеленського «Велике будівництво»⁵¹.

Відновлення ролі транспортної галузі України у забезпеченні економічного зростання потребує невідкладного застосування заходів щодо її всебічної модернізації. Варто забезпечити повноцінне використання потенціалу всіх видів транспорту з урахуванням їх сильних та слабких сторін, а також міжнародного досвіду, всебічно сприяти розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, створювати умови для надходження інвестицій та забезпечення ефективної інтеграції вітчизняного транспортного сектору до міжнародних транспортних проєктів та систем, пришвидшити процес гармонізації вітчизняного законодавства із загальноєвропейськими нормами у сфері транспорту відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

⁵⁰ Вантажообіг за видами транспорту (2016–2020 рр.) Державна служба статистики України.

URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/tr/tr_rik/vvt_16_20_ue.xlsx

⁵¹ Річковий транспорт як інструмент розвитку системи логістики в Україні. Романчу С. В. *Бізнес-Інформ*. 2020. № 11. С. 158–164.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ АНТИКРИЗОВОЇ ПОЛІТИКИ У РЕАЛЬНОМУ СЕКТОРІ ЕКОНОМІКИ

Кризові явища, які спостерігаються у реальному секторі, можна розглядати як переламний момент у його розвитку, що створює простір для нових змін. Важливо використати цей шанс для побудови нової моделі економічного зростання, заснованої на оптимізації використання ресурсного, виробничого, науково-технологічного потенціалу галузей реального сектору, а також структурних змінах та інноваціях, які мають стати невід’ємною часткою виробничих процесів.

Антикризова політика у реальному секторі як система державних управлінських рішень має спрямовуватися на запобігання і ліквідацію кризових явищ, і водночас реалізовуватись у контексті досягнення середньо- та довгострокових загальноекономічних цілей. Відновлення реального сектору економіки потребує розбудови промислової політики у напрямі створення підґрунтя для структурної модернізації; корекції умов розвитку аграрного сектору з метою повноцінної реалізації його потенціалу, поєднання нарощування виробництва конкурентоспроможної сільськогосподарської продукції й забезпечення продовольчої безпеки держави з розвитком сільських територій; розбудови транспортної галузі для досягнення її спроможності виконувати належну роль в оптимізації потоків пасажирів і вантажів.

Подолання кризових тенденцій у **промисловості** України вимагає усунення структурних диспропорцій і системних інституційних пасток, що сформувалися внаслідок некерованого інерційного розвитку промисловості переважно під впливом глобальної кон’юнктури та в умовах багаторічної відсутності державної промислової політики. Водночас чітке визначення стратегічно важливих напрямів державної промислової політики актуалізується загостренням зовнішніх викликів, пов’язаних з посиленням у світі економічного націоналізму та протекціонізму, міжнародної конкуренції за виробничі ресурси та інвестиції на тлі коронакризи, а також значним прискоренням технологічних змін у світовій промисловості. Відповідно до зазначених умов розглянемо стратегічні напрями антикризової державної промислової політики.

Розширення місткості внутрішнього ринку промислової продукції та збільшення у його структурі частки продукції вітчизняного виробництва. У структурі внутрішнього споживання промислової продукції постійно зростає частка імпортованої (у 2020 р. вона сягнула 47,6 %: у машинобудуванні – 94,9 %, металургії – 39,7 %, харчовій галузі – 21,6 %). Витіснення національних виробників з

внутрішнього ринку супроводжується постійним нарощуванням тиску на зовнішніх ринках у зв'язку з посиленням протекціоністської політики країн в умовах коронакризи, ужорсточенням екологічних вимог з метою реалізації цілей сталого розвитку, що також використовуються розвиненими країнами як інструмент захисту національних виробників.

Переорієнтація частки виробленої в Україні продукції на внутрішній ринок, розширення його місткості та попиту на вітчизняну промислову продукцію серед іншого потребує розроблення ефективної системи державної підтримки національних товаровиробників та удосконалення системи державних закупівель. Так, країни світу поряд з реалізацією масштабних національних програм підтримки вітчизняних виробників для підвищення їхньої конкурентоспроможності активно застосовують критерії локалізації виробництва при державних закупівлях. Тому, якщо в Україні, за оцінками експертів, 38 % товарів та послуг у рамках публічних закупівель є імпорнтними або містять суттєву імпорнтну складову частину, то в США та Японії цей показник перебуває в межах 4,6–4,7 %, а в ЄС – 7,9 %⁵².

Довідково. Зокрема, Директивою 2014/25/ЄС Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2014 р. щодо здійснення закупівель організаціями, що працюють у водогосподарському, енергетичному, транспортному секторах та секторі поштових послуг, передбачено можливість відхилення будь-якої тендерної пропозиції, у якій пропорція продукції третіх країн, з котрими Співтовариство не уклало багатосторонню чи двосторонню угоду, перевищує 50 % від загальної вартості продукції, що становить цю тендерну пропозицію⁵³. Державні органи КНР, яка є членом СОТ з 2001 р., відповідно до ст. 10 Закону КНР «Про державні закупівлі», здійснюють закупівлі лише китайських товарів, послуг чи проєктів (винятком, відповідно до законодавства, можуть бути товари, послуги або проєкти, які необхідно придбати, недоступні в Китаї або не можуть бути отримані на розумних комерційних умовах; закупівлі для використання за межами Китаю; інші передбачені чинним законодавством випадки)⁵⁴.

Важливим кроком у напрямі підтримки вітчизняного виробництва в Україні стало ухвалення 16.12.2021 р. Закону України «Про внесення змін до Закону України

⁵² Оцінка перспектив запровадження вимог щодо локалізації виробництва в публічних закупівлях України : Аналіт. записка за результатами дослідження. URL: <http://cmd-ua.org/uk/analtichna-zapiska-otsnka-perspektiv-zaprovadjennya-vimog-schodo-lokalzats-virobnitstva-v-publchnih-zakupvlyah-ukrani.bX8vb/>

⁵³ Збірник директив ЄС з питань державних закупівель. URL: <https://dn.gov.ua/storage/app/sites/1/zakupivli/dodatok-31dyrektyvy-yes-po-zakupivlyah-1.pdf> С. 370

⁵⁴ Інформація Посольства України в КНР та Монголії «Публічні закупівлі в КНР». URL: <https://china.mfa.gov.ua/spivrobitnictvo/186-torgovelyno-jekonomichne-spivrobitnictvo-mizh-ukrajinoju-ta-kitajem/publichni-zakupivli-v-knr>

«Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості» (законопроект № 3739 від 24.06.2020 р.), що сприятиме збільшенню локалізації виробництва окремих груп продукції машинобудування, залученню внутрішніх та зовнішніх інвестицій у сектор машинобудування, збереженню та створенню нових робочих місць, поліпшенню технологічних показників машинобудування.

Стимулювання декарбонізації та екологічної модернізації у промисловості відповідно до світових стандартів для забезпечення стійкого промислового розвитку. Значна енергоємність та високий рівень споживання невідновлюваних ресурсів промисловістю перешкоджає досягненню Україною мети кліматичної нейтральності не пізніше 2060 р., визначеної у Національній економічній стратегії на період до 2030 р. Водночас країнами світу посилюються вимоги до екологічної складової частини виробництва та імпортованих на їхню територію товарів, змушуючи виробників у тому числі українських, підвищувати екологічні стандарти. Особливої актуальності проблема екологічної модернізації набуває у зв'язку з запровадженням у ЄС з 2023 р. «вуглецевого» податку (Carbon Border Adjustment Mechanism), що змусить виробників, котрі експортують продукцію до ЄС, сплачувати таку саму ціну за викиди вуглецю, яку сплачують європейські виробники. Україна від запровадження СВАМ значно постраждає, адже третину українського експорту до ЄС складають вуглецевоємні продукти (чавун, сталеві напівфабрикати, вироби з чорних металів та металеві руди, добрива та інша хімічна продукція, електроенергія). При цьому, майже чверть української сталі екпортується саме до ЄС⁵⁵.

За оцінками Міжнародного енергетичного агентства, до 2070 р. уся світова сталь вироблятиметься з брухту, залізородної сировини з використанням водню, або з використанням технологій уловлювання⁵⁶. Зважаючи на значні запаси залізної руди в Україні, найперспективнішими для української металургії стануть технології виробництва заліза прямого відновлення (DRI), що дозволять отримувати високоякісну сталь без використання доменних печей. Це сприятиме якісній реструктуризації української металургійної галузі, у якій, всупереч світовим тенденціям, значною залишається частка «брудного» мартенівського виробництва (19 % у 2020 р.).

Довідково. В Україні витрати підприємств ГМК на екологічні інвестиції у 2020 р. склали 18,6 млрд грн, збільшившись порівняно з попереднім роком на 16,3 %. Зокрема,

⁵⁵ Вплив СВАМ на металургійну галузь України. URL: <https://gmk.center/wp-content/uploads/2021/04/CBAM-1.pdf>

⁵⁶ Парниковый эффект: декарбонизация уже меняет технологии выплавки стали. URL: <https://gmk.center/posts/parnikovyj-effekt-dekarbonizaciya-uzhe-menyaet-tehnologii-vyplavki-stali/>

витрати підприємств з видобутку залізної руди – 10,8 млрд грн, з яких у капітальні інвестиції було спрямовано 33,7%; витрати металургійних підприємств – 7,8 млрд грн, з яких у капітальні інвестиції витрачено 57 %.

Створення сприятливих умов для залучення інвестицій у стратегічні галузі промисловості у спосіб розбудови промислової інфраструктури та впровадження інвестиційних стимулів. Залучення інвестицій у стратегічні галузі промисловості та у проекти загальнодержавного та регіонального значення потребує створення дієвої багаторівневої системи інвестиційних стимулів залежно від масштабів та напрямів інвестування. Наприклад, у Туреччині діє 4-рівнева система інвестиційних стимулів. Залежно від масштабів та напрямів інвестування різні набори механізмів підтримки інвесторів передбачені для (1) інвесторів, що вкладають інвестиції у стратегічні галузі, (2) інвестують у широкомасштабні проекти, (3) інвестують у проекти регіонального значення та (4) для решти інвесторів. Окремо передбачено пакет інвестиційних стимулів для резидентів індустріальних парків⁵⁷.

Україна також має великий потенціал розвитку індустріальних та еко-індустріальних парків, зон експортного виробництва, прикордонних економічних зон. Початком «реанімації» в Україні державної політики підтримки розвитку індустріальних парків варто вважати ухвалення у вересні 2021 р. Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про індустріальні парки», спрямований на залучення інвестицій у промисловий сектор економіки шляхом запровадження стимулів в індустріальних парках», яким запроваджено низку стимулів та преференцій для індустріальних парків. Крім того, 16.12.2021 р. Верховна Рада України взяла за основу проекти законів України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо створення сприятливих умов для залучення масштабних інвестицій у промислове виробництво» (№ 5688 від 22.06.2021 р.) та «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо створення сприятливих умов для залучення масштабних інвестицій у промислове виробництво» (№ 5689 від 22.06.2021 р.), які передбачають низку фіскальних стимулів для інвесторів індустріальних парків, зокрема щодо звільнення від податку на прибуток резидентів індустріальних парків на 10 років за умови його реінвестування у розвиток інвестиційних проектів. Пріоритетні напрями подальшого удосконалення засад та механізмів державної підтримки індустріальних парків в Україні розглянуто у *Додатку В*.

Серед визначених ЮНІДО поширених видів індустріальних парків перспективними для України є високотехнологічні парки, агропромислові парки, еко-

⁵⁷ UNIDO International Guidelines for Industrial Parks. URL: https://www.unido.org/sites/default/files/files/2020-05/International_Guidelines_for_Industrial_Parks_EN_0.pdf

індустріальні парки, зони експортного виробництва, прикордонні економічні зони⁵⁸. Державна підтримка *високотехнологічних парків* може залучати набір інструментів сприяння інкубації інноваційного бізнесу, створення центрів спільного користування обладнанням, стимулювання ДіР, інновацій та їх комерціалізації, налагодження співробітництва між науковим, освітнім та підприємницьким секторами, залучення компаній-лідерів відповідних галузей до ПП тощо. Для *агропромислових парків* – розвиток мережі овочесховищ та складських приміщень, стимулювання перероблення відходів та залишків харчової промисловості, налагодження каналів збуту на внутрішньому та зовнішніх ринках тощо. У рамках підтримки *еко-індустріальних парків*⁵⁹ державну допомогу варто сконцентрувати на впровадженні ресурсоефективних та екологічно чистих технологій, створенні «зелених» виробництв та ланцюгів доданої вартості, стимулюванні перероблення відходів тощо. *Зонам експортного виробництва* потрібно надати максимальне сприяння розвитку експортоорієнтованих переробних виробництв у спосіб запровадження податкових та митних стимулів, а *прикордонним економічним зонам* необхідні сприятливі умови для розвитку транскордонного співробітництва, спрощення залучення іноземних інвестицій та зовнішньої торгівлі.

Розбудова промислової інфраструктури потребує значних інвестицій. Зокрема, за оцінками експертів, щоб збудувати 10 виробництв та 5 логістичних комплексів, підключити до комунікацій та благоустроїти території одного індустріального парку у середньому необхідно від 300 млн дол. США⁶⁰, тому фінансування інфраструктурних проєктів важливо здійснювати у рамках уже діючих державних програм. Крім того, існують успішні приклади ревіталізації старих виробничих площ та приміщень спільними зусиллями виробників та територіальних громад, коли під інвестиційні зобов'язання виробників ОТГ забезпечують розбудову інфраструктури для майбутніх виробництв – прокладання доріг, забезпечення електроенергією тощо⁶¹.

⁵⁸ UNIDO International Guidelines for Industrial Parks. URL: https://www.unido.org/sites/default/files/files/2020-05/International_Guidelines_for_Industrial_Parks_EN_0.pdf. С. 27.

⁵⁹ Україна є учасницею Глобальної програми ЮНІДО з розвитку еко-індустріальних парків (The Global Eco-Industrial Parks Programme) на 2019–2023 рр. Проте чотири українські парки, що беруть участь у програмі, станом на кінець 2020 р. демонстрували найнижчі серед 8 країн-учасниць результати імплементації. URL: [Lessons Learnt from Assessing 50 Industrial Parks in Eight Countries against the International Framework for Eco-Industrial Parks. URL: https://www.greenindustryplatform.org/sites/default/files/downloads/resource/2020-12-08%20GEIPP%20Report%20Lessons%20Learnt%20EIP%20Assessments.pdf](https://www.greenindustryplatform.org/sites/default/files/downloads/resource/2020-12-08%20GEIPP%20Report%20Lessons%20Learnt%20EIP%20Assessments.pdf)

⁶⁰ Скільки коштує побудувати індустріальний парк, та що треба зробити для зменшення цієї вартості. URL: <https://profbuild.in.ua/uk/novosti/2987-skilki-koshtue-pobuduvati-industrialnij-park-ta-shcho-treba-zrobiti-dlya-zmenshennya-tsieji->

⁶¹ Друге життя: чому відновлення радянських заводів вигідніше за будівництво нових. URL: <https://mind.ua/openmind/20228472-druge-zhittya-chomu-vidnovlennya-radyanskih-zavodiv-vigidnishe-za-budivnictvo-novih>

Забезпечення подальшого впровадження у регіонах України смарт-спеціалізації, що сприятиме розвитку конкурентоспроможних виробництв на інноваційних засадах, збалансованому внеску регіонів у формування національних та інтеграцію до міжнародних ланцюгів доданої вартості. Водночас світовий порядок денний диктує необхідність узгодження цілей розвитку промисловості з цілями сталого розвитку щодо посилення екологічного та соціального компонентів економічного зростання. Україні при виборі пріоритетних сфер спеціалізації регіонів також варто приділяти більше уваги складовим частинам екологічності та соціальної інклюзії, що сьогодні представлені недостатньо. Зокрема, більшість сфер смарт-спеціалізації, визначених у регіональних стратегіях розвитку до 2027 р., стосуються перероблення сільськогосподарської сировини та розвитку переважно низькотехнологічних видів діяльності, тоді як екологічна модернізація виробництв, впровадження циркулярних виробничих моделей на інноваційних засадах залишилися поза увагою більшості регіонів⁶².

Починаючи з 2020 р., важливим трендом розвитку смарт-спеціалізації у світі є суттєвий перегляд пріоритетів та бізнес-моделей упровадження смарт-спеціалізації з урахуванням нових загроз, пов'язаних з пандемією COVID-19. Зокрема, в умовах максимальної мобілізації інструментів промислового розвитку, спроможних забезпечити захист населення від вірусної загрози та її медичних, економічних та соціальних наслідків, країни стимулюють випереджаючий розвиток на інноваційних засадах фармацевтики, виробництв медичної техніки, обладнання та медичних виробів, цифровізацію ланцюгів виробництва у харчовій промисловості тощо, у тому числі завдяки перегляду та уточненню пріоритетів смарт-спеціалізації⁶³. В Україні у чинних стратегіях розвитку до 2027 р. пріоритети розвитку у галузях медичних виробництв зафіксували Дніпропетровська, Київська, Львівська, Харківська, Запорізька області. Проте більшість чинних регіональних стратегій розвитку потребують суттєвого посилення пріоритетів та уточнення завдань для забезпечення стійкості соціально-економічного розвитку у період пандемії.

Крім того, важливим напрямом у розвитку смарт-спеціалізації має стати синхронізація пріоритетів політики смарт-спеціалізації з пріоритетами державної політики у сферах інвестиційного, інноваційного, промислового розвитку та інтегрування інструментів смарт-спеціалізації до чинного законодавства у цих сферах.

⁶² Інструменти активізації інноваційного розвитку у промисловості України на засадах смарт-спеціалізації. Аналіт. записка НІСД. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/instrumenty-aktyvizatsiyi-innovatsiynohorozyvtku-u-promyslovosti-ukrayiny>

⁶³ Interview with D. Foray following the 1st Seminar of the 2020 Smarter Conference. URL: https://s3platform.jrc.ec.europa.eu/en/w/interview-with-d.-foray-following-the-1st-seminar-of-the-2020-smarter-conference?p_1_back_url=%2Fsearch%3Fq%3Dinterview%2BForay

Не менш важливим є узгодження визначених регіонами пріоритетів спеціалізації з пріоритетами сусідніх регіонів, що має створити міжрегіональні ланцюги виробництва.

Забезпечення системної координації розвитку інноваційної та цифрової інфраструктури у промисловості, розвиток Індустрії 4.0. Пандемія коронавірусу довела, що в умовах впровадження жорстких карантинних заходів та транспортних обмежень життєздатність багатьох промислових виробництв є прямо пропорційною рівню автоматизації та цифровізації виробничих та управлінських процесів. Впровадження цифрових технологій у виробничий сектор неможливе без створення необхідних рамкових умов – інституційного середовища, нормативно-правової бази та цифрової інфраструктури, каналів міжнародного співробітництва та трансферу технологій, а також стимулювання попиту на нові технології та їх освоєння⁶⁴.

У цьому контексті першочерговим для України є затвердження стратегічних засад, напрямів та інструментів державної політики розвитку цифровізації у промисловому секторі, чому має сприяти розроблена Міністерством з питань стратегічних галузей промисловості України Стратегія розвитку цифрової інфраструктури стратегічних галузей промисловості, оборонно-промислового комплексу України на період до 2025 р. Проте зазначимо, що розміщений на сайті Мінстратегпрому станом на листопад 2021 р. проєкт Стратегії⁶⁵ не має відношення до посилення конкурентоспроможності стратегічних галузей промисловості України на основі цифровізації, а стосується виключно цифровізації інформаційного простору самого Мінстратегпрому, що й зазначено у меті, пріоритетах проєкту Стратегії та плані заходів щодо її реалізації.

Натомість, *до важливих напрямів реалізації Стратегії* поряд з цифровізацією Міністерства та його взаємодії з виробничими підприємствами, варто було б віднести безпосередньо розбудову цифрової інфраструктури у вигляді технологічних платформ, системи трансферу технологій, системи управління ризиками цифровізації щодо захисту даних та приватності цифрових транзакцій промислових підприємств тощо; стимулювання цифрової координації у ланцюгах виробництва та їх інтернаціоналізації; забезпечення підтримки та спрощення умов діяльності приватних інвесторів, що інвестують у розвиток цифрової інфраструктури стратегічних галузей промисловості; посилення кібербезпеки цифрових транзакцій промислових підприємств під час виробництва та реалізації продукції; сприяння розвитку цифрових

⁶⁴ Industrial Development Report 2020: Industrializing in the digital age. Overview. URL: https://www.unido.org/sites/default/files/files/2019-11/UNIDO_IDR2020-English_overview.pdf

⁶⁵ Деякі питання управління стратегічними галузями промисловості України. Повідомлення про оприлюднення проєкту розпорядження КМУ. URL: <https://mspu.gov.ua/dlya-gromadskosti/konsultaciyi-z-gromadskisty/elektronni-konsultaciyi-z-gromadskisty>

навичок промислових МСП тощо. Крім того, динамічний розвиток цифровізації актуалізує регулярне здійснення міжнародного бенчмаркінгу у сферах цифрової інфраструктури для виявлення нових викликів, можливостей, вивчення кращого світового досвіду у цій сфері.

В аграрному секторі із запровадженням ринкового обігу земель сільськогосподарського призначення завершується складний етап земельної реформи, що дозволить суб'єктам господарювання сформувати оптимальні умови землекористування, спроможні повноцінно реалізувати ресурсний потенціал сектору. Водночас, відсутність дієвих механізмів підтримки дрібнотоварних виробників знижує їхню конкурентоспроможність, зменшує виробництво окремих видів сільськогосподарської продукції та зростання потреби в її імпорті, погіршує стан продовольчої безпеки держави, сприяє зростанню безробіття серед сільського населення і міграцію трудових ресурсів до великих міст та за кордон.

Виходячи з цього, метою антикризової державної аграрної політики має стати диверсифікація розвитку аграрного виробництва на основі підвищення капіталізації та інвестиційної привабливості агропідприємств завдяки запровадженню ринкового обігу сільськогосподарських земель, заохочення діяльності фермерських господарств, впровадження сучасних адаптивних екологічнобезпечних технологій сільськогосподарського виробництва, сприяння розбудові логістичних потужностей – і досягнення завдяки цьому інклюзивного розвитку сільських територій. Для реалізації наведеної мети важливими насамперед є такі напрями аграрної політики.

Подальший розвиток земельних відносин у контексті реформи децентралізації. Розвиток земельних відносин є важливим елементом соціально-економічних та політичних трансформацій і в умовах адміністративно-територіальної й земельної реформи має стати основою ринкових механізмів управління господарсько-майновим комплексом на місцевому рівні. В Україні налічується понад 60 млн га землі, з яких понад 70 % (42 млн га) – землі сільгосппризначення, розташовані за межами населених пунктів. З них 32 млн га є розпайованими. Проте понад 10 млн га земель перебувають досі у державній власності; значна частка цих земель розташована в межах об'єднаних територіальних громад (ОТГ), проте розпоряджалися ними центральні органи влади. Внаслідок реформи децентралізації з 01.02.2018 р. Державна служба з питань геодезії, картографії та кадастру розпочала процедуру проведення інвентаризації земель поза межами населених пунктів з подальшою передачею земельних ділянок сільськогосподарського призначення державної власності у комунальну власність відповідних ОТГ. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо умов обігу земель сільськогосподарського призначення», ухвалений 31.03.2020 р. № 552-IX з

01.07.2021 р. скасував мораторій на ринковий обіг земель сільськогосподарського призначення, тому власники земельних ділянок можуть повноцінно реалізувати право власності на землі. Таким чином, у 2021 р. реформа децентралізації співпадає в часі із запровадженням ринкового обігу земель сільськогосподарського призначення. За таких умов вкрай важливою є виважена і своєчасна інформаційно-роз'яснювальна політика держави як у напрямі визначення переваг і недоліків продажу земель їхніми власниками, так і у частині використання земель ОТГ. Адже це може вплинути на ефективність використання наявних земель територіальними громадами і як спричинити синергетичний ефект соціально-економічного розвитку ОТГ, так і призвести до суттєвого соціального невдоволення населення країни.

Підтримка розвитку дрібнотоварного сільськогосподарського виробництва, зокрема сімейних фермерських господарств⁶⁶ з метою забезпечення рівноправного доступу до заходів державної підтримки всім сільгоспвиробникам та створення умов для реалізації підприємницьких ініціатив бажаючим здійснювати сільськогосподарську діяльність. Для цього необхідно розробити державну програму підтримки переходу малих форм господарювання на міжнародні та європейські стандарти забезпечення виробництва сільськогосподарської продукції з метою підвищення рівня якості та безпечності харчових продуктів. Важливими напрямками також є фінансове заохочення трансформації особистих селянських господарств у сімейні фермерські господарства, стимулювання створення на основі сімейних фермерських господарств сільськогосподарських кооперативів, підтримка виробництва екологічної (органічної) продукції. Важливу роль має відігравати визнання сімейного типу господарювання (передусім у вигляді фермерського господарства) невід'ємною складовою частиною перспективної моделі вітчизняного аграрного сектору. При цьому заходи державної підтримки мають спрямовуватися на посилення організаційно-економічної допомоги у створенні та функціонуванні фермерських господарств сімейного типу з подальшим їх об'єднанням у сільськогосподарські кооперативи (за схемою «господарства населення → фермерські господарства сімейного типу → сільськогосподарські кооперативи»).

Активізація інвестиційної політики, впровадження сучасних технологій у сільськогосподарському виробництві для подовження ланцюгів створення доданої

⁶⁶ ООН оголосила 2019–2028 рр. десятиліттям сімейних фермерських господарств. Десятиліття сімейних фермерських господарств спрямовано на створення сприятливого середовища, що зміцнює їхні позиції й максимально збільшує їхній внесок у глобальну продовольчу безпеку і харчування, а також у здорове і стійке майбутнє. ООН наголошує, що ведення сімейного фермерського господарства відкриває унікальну можливість для формування продовольчої безпеки, поліпшення засобів до існування, раціональнішого використання природних ресурсів, охорони навколишнього середовища та досягнення сталого розвитку, особливо в сільських районах. Introducing the UN Decade of Family Farming. URL: <http://www.fao.org/family-farming-decade/en/>

вартості. Для цього необхідно сприяти розвитку агропромислової інтеграції – поєднанню сільськогосподарського і технологічно пов'язаного з ним промислового виробництва з метою створення або розширення діяльності підприємств переробки сільгосппродукції та формування ланцюгів доданої вартості, продовжувати адаптацію вітчизняного законодавства відповідно до європейських та світових стандартів щодо екологічних вимог при вирощуванні сільськогосподарських культур та утриманні тварин, а також щодо якості та безпечності сільськогосподарської продукції та продуктів харчування, їх маркування, що передбачено Угодою про асоціацію між Україною та країнами ЄС. Все це разом має підвищити інвестиційну привабливість аграрного сектору та конкурентоспроможність вітчизняної продукції й дозволити виробникам виходити на нові ринки збуту з продукцією з більшим вмістом доданої вартості.

Розвиток інфраструктури аграрного ринку, що сприятиме зниженню втрат сільськогосподарської продукції під час її транспортування та зберігання, згладжуванню сезонних цінових коливань на сільськогосподарську й харчову продукцію. Наразі функціонування інфраструктури аграрного ринку в Україні не забезпечує вільний прозорий рух сільськогосподарської продукції, а відсутність чіткої схеми реалізації «виробник – оптова торгівля – роздрібна торгівля – споживач» негативно впливає на цінову ситуацію на аграрному ринку та не дозволяє виробникам отримати достатній дохід з вирощеної продукції.

Тому розбудова інфраструктури аграрного ринку має стати важливим елементом зберігання продукції та її реалізації, а також чинником посилення взаємодії між виробниками, посередниками і споживачами сільськогосподарської продукції. Цей напрям передбачає розробку і впровадження механізмів довгострокового пільгового кредитування будівництва сучасних овочесховищ з частковим або повним відшкодуванням відсотків за рахунок коштів Державного бюджету, а також вирішення питання із пришвидшенням проходження дозвільних процедур, насамперед при землевідведенні та розробці техніко-економічного обґрунтування проєкту будівництва елеваторів, зерносховищ, логістичних центрів, складських приміщень тощо.

Реалізація цілеспрямованої політики розвитку села, що актуалізується у зв'язку із розробленням Концепції розвитку сільських територій до 2030 р. – проєкт відповідної постанови Кабінету Міністрів України оприлюднено на веб-сайті Міністерства економіки України. Одним із важливих завдань створеного Міністерства аграрної політики та продовольства України буде доопрацювання цього проєкту з метою його якнайшвидшого ухвалення, що створить необхідне нормативно-правове підґрунтя для комплексного вирішення проблем сільських територій. У 2021 р.

Національний інститут стратегічних досліджень розробив концепцію стратегії розвитку села⁶⁷, яка може бути використана при доопрацюванні згаданого стратегічного документу.

Наразі потребують розв'язання проблеми сільських територій, пов'язані з сировинною орієнтованістю їх економіки, внаслідок чого більшість сільського населення не бере участі в розподілі доходів від використання ресурсів цих територій; моносекторальним характером економіки більшості сільських територій, що призводить до несистемності та диспропорційності використання місцевого потенціалу розвитку; браком відповідних умов для продуктивної зайнятості, що спричинює вплив економічно активних мешканців з громад, декваліфікації працівників.

Державна політика щодо вирішення зазначених проблем має спрямовуватися на розбудову сучасних конкурентних переваг сільських, селищних територіальних громад на основі раціонального системного використання потенціалу громад для залучення фінансових та людських ресурсів, технологій, фахівців у сфері агровиробництва, а також у несільськогосподарських видах діяльності, запобігання відпливу із сіл молоді та заохочення її до працевлаштування на селі, поліпшення привабливості сільського господарства насамперед для дрібних і середніх інвесторів.

Сприяння адаптації агросектору до кліматичних змін. Заходи у цьому напрямі мають спрямовуватися як на адаптацію сільського господарства України до кліматичних змін, так і на ефективне використання деяких позитивних аспектів таких змін. Адже глобальне потепління варто розглядати і як джерело нових можливостей для агросектору України. Для того, щоб ефективно використати деякі сприятливі аспекти зміни клімату (наприклад, збільшення теплових ресурсів і можливість за рахунок цього вирощувати більший набір культур та їх сортів) та забезпечити готовність протистояти негативним змінам, адаптація агросектору України до цих змін на всіх рівнях – від кожного фермерського господарства до країни в цілому. Це задовольнить окремі економічні, соціальні та екологічні інтереси держави і суспільства: на *національному рівні* – забезпечить поліпшення стану природних ресурсів, залучених до сільськогосподарського виробництва, зростання експортного потенціалу за рахунок виробництва екологічно чистої продукції; на *громадському* – задовольнить потреби у чистому довкіллі та якійсій продукції; на *підприємницькому* – сприятиме зростанню дохідності та підвищенню соціальної відповідальності бізнесу.

Створення в аграрному секторі сприятливого інституційного середовища прикладання капіталу та праці. Зазначене потребує розроблення Стратегії розвитку

⁶⁷ Щодо концептуальних підходів до стратегії розвитку села. Аналіт. доповідь НІСД. URL: <https://niss.gov.ua/publikatsiyi/analitichni-dopovidi/shchodo-kontseptualnykh-pidkhodiv-do-stratehiyi-rozvytku-sela>

аграрного сектору економіки та Програми її реалізації, які передбачатимуть заходи щодо підвищення ефективності використовуваних у сільському господарстві ресурсів, зміцнення продовольчої безпеки держави, розвитку багатокладності, нарощування експорту товарів з більшою доданою вартістю, забезпечення комфортних умов проживання на селі.

Максимально повне використання потенціалу **транспортного сектору** сприятиме стійкому розвитку української економіки та її конкурентоспроможності як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках. Проте, вже тривалий час на транспорті України спостерігаються негативні явища, які потребують негайного вирішення у спосіб реалізації антикризової державної політики у сфері реформування і розвитку транспортного сектору. Розглянемо основні напрями такої політики.

Створення умов для повноцінного відтворення та модернізації основних засобів у транспортній галузі, насамперед тих видів транспорту, що забезпечують основні обсяги вантажоперевезень та здійснення експортно-імпортних операцій – залізничного та морського. У 2020 р. ступінь зношення основних засобів у транспорті, складському господарстві, поштовій та кур'єрській діяльності становив 48,1 %, за цим показником транспорт посідає дев'яте місце з 19 видів економічної діяльності.

Запровадження конкурентного тарифного регулювання, що відповідає сучасним реаліям глобалізованого світу та світовому досвіду такого регулювання. Так, за даними Світового банку, для забезпечення конкурентоспроможності морських портів України необхідно знизити портові збори на 50 %. В Україні застосовується сім портових зборів – маяковий, корабельний, каналний, причальний, адміністративний, якірний та санітарний, у той час як порти у м. Амстердамі або м. Роттердамі мають лише три, що значно спрощує процес їх сплати та адміністрування. Загалом, частка портових зборів у загальній вартості логістичних витрат для українських портів складає від 17 % до 31 % залежно від вантажу, що робить їх малоконкурентними та призводить до переорієнтації вантажопотоків до портів країн-сусідів України.

Аналогічна ситуація складається і на залізничному транспорті. У більшості країн світу держава бере на себе витрати на утримання залізничної інфраструктури, що позитивно впливає на конкурентоспроможність національних виробників, у той час як в Україні ці витрати закладено у тариф на залізничні перевезення, що збільшує їх вартість та зменшує привабливість країни для транзиту.

Інтеграція транспортного сектору України до світової транспортної системи. Інтеграція має відбуватись за рахунок адаптації та гармонізації вітчизняного законодавства у транспортній сфері з міжнародними нормами, що позитивно позначиться на привабливості вітчизняного транспорту для іноземних інвесторів, інтенсифікуватиме розвиток транскордонної співпраці у транспортній сфері з

органами державної влади інших країн у сфері запобігання правопорушень, оптимізації процесу перетину кордону, декларування та догляду вантажів за рахунок застосування процедур спільного контролю, нарощування пропускну здатності пунктів пропуску і контролю на державному кордоні України та транспортної інфраструктури прикордонних територій. Важливо також реалізувати спільні інфраструктурні проекти, насамперед у рамках міжнародних транспортних коридорів та інтеграційні проекти, такі як європейська мережа Тен-Т, або китайський проєкт «Belt and Road Initiative».

Інтеграційним зрушенням у транспортному секторі України також сприятиме активізація роботи з діджиталізації процесів, пов'язаних з оформленням вантажів, завдяки поєднанню всіх потрібних для здійснення перевезень даних від усіх органів державної влади в одному програмному засобі за принципом «єдиного вікна», що підвищить ефективність та зручність перевезень, а також зменшить час, який витрачають перевізники на юридичне оформлення своїх вантажів. Крім того, це дозволить створити сприятливі умови для залучення додаткових обсягів вантажів іноземного походження, зокрема транзитних.

Інтенсифікація співпраці України з міжнародними фінансовими організаціями, такими як ЄІБ, ЄБРР, виконавчим агентством з інновацій та мережі (INEA) та інших з метою залучення фінансової допомоги для модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури України, що оптимізує рух транспорту в місцях його найбільшої концентрації, сприятиме забезпеченню безпеки перевезень та нарощуванню їх обсягів. Згадані та інші організації зазвичай надають довготермінові кредити на привабливих умовах, а також виявляють готовність оперативно здійснювати реструктуризацію боргів, тому співпраця з ними має стати ефективним механізмом фінансування модернізаційних процесів на транспорті України, здатним підвищити якість та безпечність транспортних послуг, що надаються, а також забезпечити їх конкурентоспроможність на світовому ринку транзитних перевезень.

Довідково. Прикладом співпраці України з МФО у сфері транспорту є реалізація протягом 2011–2021 рр. спільно з ЄБРР та ЄІБ інвестиційного проєкту «Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва» загальною вартістю 1,15 млрд євро, 0,9 млрд з яких складають кредитні кошти. Проєкт передбачає будівництво розв'язок, реновацію та реконструкцію окремих ділянок автомобільних доріг на підходах до м. Києва, що дозволить ліквідувати вузькі місця приміської дорожньої мережі та поліпшити її пропускну здатність⁶⁸.

⁶⁸ Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) оголосило тендер на будівництво транспортних розв'язок на автомобільних дорогах М-05 Київ – Одеса та М-06 Київ – Чоп. URL:

Розвиток мультимодальних потужностей перевезення вантажів, що є запорукою забезпечення участі українського транспортного сектору у світових контейнерних перевезеннях. Нині у світі відбувається будівництво нових та розширення існуючих контейнерних терміналів (*Додаток Г*), що дозволяє залучати та переробляти додаткові обсяги контейнерних вантажопотоків. Розширення та будівництво таких потужностей активно відбувається і в сусідніх з Україною державах – насамперед Угорщині та Польщі. Розвиток транспортно-логістичних потужностей щодо обслуговування контейнерних перевезень у сусідніх країнах матиме певний позитивний ефект на функціонування транспортного сектору України – насамперед через залучення додаткових обсягів транзитних контейнеризованих вантажопотоків, перевезення та переробка яких на території України здійснюватиметься вітчизняними компаніями. Відповідне зростання фінансових показників українських компаній створюватиме додаткові можливості для модернізації транспортно-логістичної інфраструктури та рухомого складу.

Незважаючи на певний позитивний ефект, який матиме транспортний сектор України від розбудови транспортно-логістичних потужностей з обслуговування контейнерних перевезень сусідніми країнами, основним пріоритетом державної політики у цій сфері має стати розширення, модернізація існуючих, а також створення нових об'єктів контейнерної інфраструктури на території України.

Оптимізація структури перевезень завдяки використанню незадіяних можливостей окремих видів транспорту. Насамперед це стосується розвитку потенціалу внутрішніх водних перевезень у спосіб створення умов для розширення відповідної інфраструктури, її інтеграції з іншими видами транспорту та збільшення кількості плавзасобів. Це дозволить розвантажити залізничний та автомобільний транспорт, зменшити витрати на утримання та ремонт залізничної та автодорожньої інфраструктури, збільшити пропускну здатність національної транспортної мережі та зменшити транспортно-логістичні витрати підприємств, що користуватимуться цим видом транспорту.

Передача збиткових або зношених об'єктів транспортної інфраструктури у концесію, що є ефективним механізмом залучення вкрай необхідних інвестицій у транспортний сектор України. Урахування передового світового досвіду реалізації концесійних проєктів (у *Додатку Д* наведено інформацію щодо світового досвіду передачі морських портів у концесію) дозволяє здійснити модернізацію основних засобів без втрати права державної власності на них, забезпечити ефективне

використання переданих у концесію об'єктів у рамках єдиного інтегрованого транспортного комплексу України та реалізувати справедливую систему розподілу ризиків і винагород між сторонами концесійного договору. Серед найбільш перспективних об'єктів для цього слід виділити залізничні вокзали, цілісні майнові комплекси у малорентабельних морських портах та регіональні аеропорти.

Прискорення реформування державних підприємств транспортного сектору має стати пріоритетним напрямом демонополізації та лібералізації ринку транспортних послуг за рахунок виділення певних видів діяльності до сфери компетенції окремих незалежних суб'єктів господарювання, що поліпшить показники їх діяльності та сприятиме створенню конкурентних умов на ринку транспортних послуг. Насамперед це стосується «анбандлінгу» АТ «Укрзалізниця» та можливої реорганізації Адміністрації морських портів України.

РОЗДІЛ 4

ЗАВДАННЯ І ЗАХОДИ ЩОДО ВІДНОВЛЕННЯ РЕАЛЬНОГО СЕКТОРУ І ЗАПОБІГАННЯ КРИЗОВИМ ЯВИЩАМ

Формування ефективної антикризової **промислової політики** потребує комплексного врахування притаманних сектору промисловості внутрішніх системних проблем та нових викликів, пов'язаних зі змінами ринкового попиту на продукцію промисловості в умовах поширення пандемії COVID-19 й запровадження країнами світу відповідних економічних обмежень, а також суттєвим посиленням у міжнародній політиці екологічного вектору, що змушує докорінно переглянути засади розвитку промисловості.

За таких умов визначимо основні завдання державної промислової політики.

1. Законодавче закріплення стратегічного курсу, інструментів та механізмів реалізації державної промислової політики, спрямованої на забезпечення структурних зрушень, інституціалізацію державної підтримки національних виробників, зміцнення їхньої конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішніх ринках, для чого необхідним є:

- розроблення базового закону «Про засади державної промислової політики» з метою законодавчого закріплення пріоритетних напрямів та стратегічних засад державної промислової політики в Україні, визначення ключових інструментів державної підтримки розвитку промисловості, закладення основ для подальшої розробки Стратегії розвитку промислового комплексу України та галузевих програм розвитку промисловості;

- доопрацювання та винесення на розгляд проекту постанови КМУ «Деякі питання розвитку промислового комплексу України»⁶⁹ з метою визначення стратегічних галузей промисловості України та формування відповідних пріоритетів реалізації державної промислової політики;

- запровадження Закону України «Про Державну програму розвитку імпортозамінних виробництв у стратегічних галузях промисловості» з метою законодавчого визначення інструментів державної підтримки, створення в Україні повного циклу виробництва важливої для забезпечення національної безпеки промислової продукції, яка на сьогодні імпортується, а також закладення основ для

⁶⁹ Деякі питання розвитку промислового комплексу України. Доопрацювання та винесення на розгляд КМУ проекту постанови КМУ. URL: <https://www.facebook.com/Minstrategprom/photos/pcb.112621590669358/112621477336036>

розроблення у подальшому секторальних програм розвитку імпортозамінних виробництв у стратегічних галузях промисловості;

- розроблення секторальних програм підтримки національного виробництва та імпортозаміщення у стратегічних галузях промисловості, залучаючи програму модернізації інфраструктури реального сектору економіки, програму розвитку фармацевтичної галузі, високотехнологічного машинобудування, програми модернізації у сферах транспорту, агромашинобудування, енергомашинобудування тощо, що сприятимуть просуванню державно-приватних ініціатив та проєктів налагодження виробництва нової продукції на базі вже розвинених виробництв, диверсифікації виробництва й експорту, зниженню імпортозалежності;

- доопрацювання та ухвалення Закону України «Про саморегулювання господарської та професійної діяльності» (№ 4221 від 15.10.2020 р.) з метою закріплення правових основ діяльності саморегулювних організацій, їх прав та обов'язків, делегування визначених функцій та повноважень держави професійним об'єднанням та асоціаціям підприємців, забезпечення недискримінаційних умов входження до складу саморегулювних організацій МСП, галузевих науково-дослідних організацій;

- внесення змін до Закону України «Про інвестиційну діяльність» щодо запровадження диференційованої системи інвестиційних стимулів залежно від масштабів та напрямів інвестування, що передбачатиме окремі пакети інструментів державної підтримки для стимулювання приватних інвестицій у стратегічні галузі промисловості, пріоритетні проєкти загальнонаціонального та місцевого значення;

- доопрацювання та впровадження секторальних експортних стратегій для промисловості, що залучатимуть фінансово-організаційні заходи з кредитування та страхування експорту, компенсації витрат експортерів, фінансову підтримку експортної діяльності малих та середніх підприємств;

- проведення підготовчих заходів та укладення Угоди АСАА за пріоритетними секторами промислової продукції для полегшення доступу національних товаровиробників до ринків ЄС, прискорення впровадження європейських стандартів виробництва у промисловості України.

2. Удосконалення засад функціонування внутрішнього ринку виробництва та споживання промислової продукції, стимулювання внутрішнього споживання виробленої в Україні промислової продукції та збільшення у ньому частки продукції з високою доданою вартістю, що потребує:

- удосконалення системи публічних закупівель у частині збільшення у їхній структурі частки продукції вітчизняного виробництва, що за сучасних умов може бути аргументовано положеннями Статті 5 «Спеціальний та диференційний режим для

країн, що розвиваються» Угоди про державні закупівлі СОР (захисту позиції щодо платіжного балансу, підтримки створення й розвитку вітчизняних галузей промисловості, залучаючи розвиток малого підприємництва й присадибного господарства у сільських та віддалених районах; а також економічного розвитку інших секторів економіки тощо);

- збільшення локалізації виробництва окремих груп технологічної продукції з високою доданою вартістю, котрі закуповуються за кошти Державного бюджету України, у спосіб закріплення можливості відхилення замовником будь-якої тендерної пропозиції, де пропорція продукції третіх країн, з якими Україна не уклала багатосторонньої чи двосторонньої угоди, перевищує визначений відсоток від загальної вартості продукції, що становить цю тендерну пропозицію;

- стимулювання міжгалузевого співробітництва підприємств металургійного комплексу з основними промисловими споживачами їхньої продукції (насамперед машинобудівними підприємствами) у частках посилення її кастомізації, удосконалення характеристик та створення нових продуктів, що сприятиме розширенню номенклатури продукції глибокої переробки у структурі виробництва, збільшенню внутрішнього виробництва і споживання металургійної продукції та інвестиційної продукції машинобудування за критичними статтями її імпорту;

- ініціювання на державному рівні галузевих меморандумів з промисловими виробниками щодо забезпечення визначених видів державної підтримки в обмін на збільшення інвестицій у модернізацію та розвиток виробництва складної наукоємної продукції та продукції глибокої переробки, що має супроводжуватися посиленням державного контролю та відповідальності за невиконання компаніями інвестиційних зобов'язань;

- удосконалення функціонування внутрішнього ринку сировинної продукції з метою її здешевлення та полегшення доступу до неї виробників, зокрема у запобіганні надмірного експорту сировини (металобрухту, руди, деревини), що можуть перероблятися в Україні.

3. Розвиток промислової інфраструктури для забезпечення кластеризації промислових та супутніх виробництв у межах індустріальних та еко-індустріальних парків, зон експортного виробництва, прикордонних економічних зон, що передбачає:

- доопрацювання та затвердження Концепції розвитку індустріальних парків на 2021–2024 рр., у якій, зокрема, необхідно визначити види індустріальних парків (у тому числі й високотехнологічні, агропромислові, еко-індустріальні, транскордонні парки, зони експортного виробництва, прикордонні економічні зони) та передбачити пакети державної підтримки для кожного виду індустріальних парків з урахуванням

секторальної специфіки їхньої діяльності й потреб після обговорення з експертною спільнотою, галузевими асоціаціями, всіма зацікавленими учасниками; передбачити запровадження на місцях інструментів «єдиного вікна» для швидкого вирішення регуляторних, адміністративних, фінансових, соціально-побутових та інших проблем, з якими стикаються учасники індустріальних парків; передбачити сприятливі умови для участі МСП у індустріальних парках у спосіб запровадження ваучерів для МСП переробної галузі на оплачувану державою консультаційну підтримку пов'язаних з їхньою продукцією послуг, забезпечення використання учасниками інноваційної та промислової інфраструктури на пільгових умовах тощо;

- внесення змін до Закону України «Про індустріальні парки» щодо диференціації державної підтримки учасників індустріальних парків залежно від технологічного рівня виробництва та його належності до переліку стратегічних галузей промисловості; залучення індустріальних парків до Реєстру індустріальних (промислових) парків за умови відповідності напрямів їхньої діяльності пріоритетам смарт-спеціалізації регіонів базування, визначеним у відповідних стратегіях розвитку регіонів; визначення механізмів контролю щодо використання індустріальними парками ввезених на територію України у пільговому режимі сировини та обладнання;

- посилення роботи у напрямі формування інституційного середовища для розвитку в Україні еко-індустріальних парків, що сприятимуть долученню України до Європейського зеленого курсу; для цього потрібно активізувати співпрацю з ЮНІДО та іншими міжнародними організаціями щодо участі України у відповідних програмах для розбудови інфраструктури індустріальних парків, а також українськими організаціями для напрацювання механізмів стимулювання розвитку еко-індустріальних парків в Україні;

- опрацювання питання щодо сприяння розвитку транскордонних індустріальних парків у спосіб законодавчого визначення механізму їх створення з урахуванням європейської практики: укладання на рівні урядів країн-учасниць двосторонніх угод про створення транскордонних ІІ, узгодження стратегій та планів розвитку національних часток транскордонних ІІ, встановлення спеціального режиму спрощеного перетину спільного кордону для працівників, товарів, комплектуючих, здійснення спільного нагляду та моніторингу за результатами діяльності суб'єктів господарювання тощо⁷⁰;

- активізацію використання чинних державних програм та інструментів інвестиційного, промислового та регіонального розвитку для розбудови

⁷⁰ Напрями удосконалення політики стимулювання розвитку індустріальних парків в Україні. Аналіт. записка НІСД. URL: http://old2.niss.gov.ua/articles/1734/#_ftn1

інфраструктури індустріальних парків, для чого варто залучати відповідні інфраструктурні проекти до державних програм – «Великого будівництва», бюджетної програми «Державний фонд регіонального розвитку», у рамках виконання Закону України «Про державну підтримку інвестиційних проектів із значними інвестиціями в Україні» тощо, а також до планів реалізації регіональних стратегій розвитку на 2021–2027 рр.

4. Створення сприятливих умов для впровадження у регіонах України смарт-спеціалізації, що забезпечить розвиток конкурентоспроможних виробництв на інноваційних засадах, зменшить територіальні диспропорції промислового розвитку та гарантуватиме збалансований внесок регіонів у формування національних та інтеграцію до міжнародних ланцюгів доданої вартості. Крокami до цього мають стати:

- розроблення методичних рекомендацій щодо визначення пріоритетів смарт-спеціалізації регіонів, що передбачатимуть узгодження визначених пріоритетів спеціалізації з пріоритетами сусідніх регіонів з метою посилення міжрегіонального співробітництва та створення міжрегіональних ланцюгів виробництва, а також синхронізацію пріоритетів політики смарт-спеціалізації з пріоритетами державної політики у сферах інвестиційного, інноваційного, промислового розвитку;

- запровадження на основі стратегій розвитку областей України на період до 2027 року регіональних стратегій смарт-спеціалізації з урахуванням завдань сталого розвитку, забезпечення соціальної інклюзії, зменшення шкідливого впливу на довкілля у спосіб екологічної модернізації виробництв та впровадження циркулярних виробничих моделей на інноваційних засадах, а також враховуватимуть пріоритети розвитку фармацевтики, виробництв медичної техніки, обладнання та медичних виробів, цифровізації ланцюгів виробництва у харчовій промисловості в умовах нових викликів, пов'язаних з поширенням пандемії COVID-19;

- сприяння диверсифікації джерел фінансування регіональних проектів смарт-спеціалізації у спосіб надання їм пріоритетної підтримки при затвердженні проектів, що фінансуються з Державного фонду регіонального розвитку, інвестиційних проектів у пріоритетних галузях економіки, програмах розвитку підприємництва тощо;

- стимулювання залучення інвестицій у регіональні проекти смарт-спеціалізації у спосіб використання інструментів прискореної амортизації, податкових стимулів, державних закупівель тощо;

- розроблення інформаційно-аналітичної системи підтримки смарт-спеціалізації в Україні, що забезпечуватиме відкритий діалог щодо напрямів розвитку, подання проектів потенційними учасниками, налагодження міжсекторальної взаємодії, просування продукції на ринках та залучення інвестицій.

5. Прискорення технологічного розвитку у промисловості, підвищення ефективності та продуктивності праці у спосіб сприяння автоматизації й цифровізації ланцюгів виробництва та постачання промислової продукції, що потребує:

- доопрацювання та затвердження Стратегії розвитку цифрової інфраструктури стратегічних галузей промисловості, оборонно-промислового комплексу України на період до 2025 р., у якій потрібно визначити стратегічні напрями та інструменти державної підтримки розбудови цифрової інфраструктури у стратегічних галузях промисловості, забезпечити цифровізацію ланцюгів доданої вартості у промисловості та суміжних галузях, кібербезпеки транзакцій промислових підприємств тощо;

- запровадження системи міжнародного бенчмаркінгу у сферах цифрової інфраструктури та цифровізації у промисловості з метою виявлення нових викликів, можливостей, вивчення та адаптації кращого світового досвіду у цій сфері;

- проведення комплексного незалежного аудиту існуючої інноваційної інфраструктури, здійснення синхронізації та системної координації з боку держави всіх елементів Індустрії 4.0 у напрямі розбудови цілісних інноваційних екосистем, спроможних до виробництва промислової hightech-продукції у межах України, її впровадження на українських підприємствах для підвищення їх ефективності та просування на зовнішніх ринках;

- прискорення впровадження концепції Індустрії 4.0, запровадження корпоративних стратегій цифровізації та переходу до Індустрії 4.0, проведення інформаційних кампаній щодо впровадження та поширення принципів Індустрії 4.0; інтегрування цілей розвитку Індустрії 4.0 до стратегічних документів у сферах промислового, регіонального, інноваційного розвитку та підтримки експорту;

- гармонізації державної політики цифровізації з цифровими ініціативами ЄС «Цифровий порядок денний для Європи» (Digital Agenda for Europe) та «Єдиний цифровий простір» (Digital Single Market); участі у міжнародних ініціативах «відкритих інновацій» (*open innovation*) та «відкритої науки» (*open science*), ініціювання партнерств з іноземними компаніями у сфері цифрових трансформацій виробництва.

6. Формування екологічно безпечного промислового комплексу, впровадження раціональних моделей ресурсоспоживання та підвищення ресурсоефективності промислового виробництва, стимулювання декарбонізації та екомодернізації у промисловості, що передбачає:

- розроблення програм фінансування досліджень та комерціалізації технологій перероблення промислових відходів, вторинного використання ресурсів та

декарбонізації промислового виробництва на засадах державно-приватного партнерства;

- ініціювання діалогу з ЄС щодо застосування індивідуального підходу до українських виробників у рамках застосування механізму *Carbon Border Adjustment Mechanism* у вигляді спеціальних квот на експортні поставки і запровадження перехідного періоду, достатнього для екологічної модернізації виробничих потужностей українських експортерів;

- ініціювання переговорів щодо започаткування нових кредитних програм та проєктів Європейського інвестиційного банку, Фонду чистих технологій Світового банку, Східноєвропейського партнерства у сфері енергоефективності та навколишнього середовища та інших міжнародних організацій, спрямованих на екомодернізацію та декарбонізацію промисловості України;

- розроблення секторальних планів скорочення шкідливих викидів підприємствами промисловості відповідно до зобов'язань України у рамках Оновленого національного визначеного внеску України до Паризької угоди⁷¹ та Національної економічної стратегії на період до 2030 р., а також визначення механізмів фінансової та організаційної підтримки держави щодо їх реалізації;

- посилення контролю над обсягами промислового забруднення у спосіб впровадження дозвільної системи на викиди парникових газів та механізму торгівлі квотами на них, що передбачено зобов'язаннями України згідно з Угодою про асоціацію з Європейським Союзом;

- збільшення інвестиційного забезпечення процесів екологічної модернізації у промисловості у спосіб створення спеціального фонду Державного бюджету для перерозподілу надходжень від податку на викиди парникових газів на цілі екологічної модернізації та підвищення енергоефективності у промисловості через запровадження програм пільгового кредитування;

- розроблення нормативно-правової бази для залучення інвестицій приватних інвесторів у підвищення енергоефективності та декарбонізацію промислових підприємств, у тому числі у спосіб запровадження «зелених» облігацій, спрямованих на реалізацію екологічних проєктів;

- посилення екологічних вимог до пакування продукції промисловості відповідно до стандартів ЄС, створення системи заохочення використання промисловими виробниками екологічного дизайну при виробництві промислової продукції, що полегшуватиме її утилізацію та вторинне перероблення.

⁷¹ Уряд схвалив цілі кліматичної політики України до 2030 р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/uryad-shvaliv-cili-klimatichnoyi-politiki-ukrayini-do-2030-roku>

З урахуванням сучасних викликів важливою є **розбудова високотехнологічного аграрного сектору**, який забезпечує населення країни якісними та безпечними продуктами харчування широкого асортименту за доступними цінами. На порядку денному – досягнення інклюзивності аграрного сектору, який залишатиметься одним з найпотужніших джерел доходів сільського населення. При цьому, сталий розвиток сільського господарства має відбуватися зі створенням таких умов, за яких економічне зростання, матеріальне виробництво та задоволення потреб сучасного суспільства відбуваються в межах, що забезпечують самовідновлення екосистем і не загрожують життєздатності теперішніх та майбутніх поколінь.

Для цього необхідно вжити заходи за такими напрямками.

1. Регулювання використання земель територіальних громад у контексті реформи децентралізації, що потребує:

- завершення розробки з метою подання до ВРУ законопроектів: щодо консолідації земель; про об'єднання водокористувачів; щодо трансформації інституту постійного користування землею, що створить законодавче підґрунтя для сучасних процесів земельної децентралізації;
- винесення на публічне громадсько-експертне обговорення питання доцільності запровадження нового виду права власності на землю – землі територіальних громад – з визначенням термінів такого обговорення й розробкою відповідного НПА у разі ухвалення позитивного рішення за підсумками публічного обговорення;
- затвердження Порядку розроблення, оновлення, внесення змін та затвердження містобудівної документації, класифікатора видів цільового призначення земельних ділянок, видів функціонального призначення територій та співвідношення між ними, правил його застосування, а також Порядку та умов надання і використання субвенції з Державного бюджету місцевим бюджетам на розроблення комплексних планів просторового розвитку територій територіальних громад;
- передбачення щороку під час підготовки проекту закону України про Державний бюджет України на відповідний рік субвенції з Держбюджету місцевим бюджетам на розроблення комплексних планів просторового розвитку територіальних громад;
- завершення формування та наповнення єдиного порталу Національної інфраструктури геопросторових даних – єдиної інформаційної системи, що забезпечує збирання, оброблення, аналіз, моделювання, візуалізацію та постачання геопросторових даних споживачам;
- сприяння створенню геопорталів громад як картографічної основи, що функціонує за єдиними стандартами та стане уніфікованою базою для розробки

землепорядної та містобудівної документації й уможливить інтенсивний та гармонійний розвиток усім територіальним громадам.

2. Підвищення рівня переробки сільськогосподарської продукції та нарощування експорту продукції з більшим вмістом доданої вартості, що передбачає:

- сприяння залученню інвестицій, спрямованих на будівництво об'єктів переробки сільськогосподарської продукції, завдяки впровадженню процедур видачі дозволів за принципом «єдиного вікна», скорочення кількості дозвільних документів, що спростить і прискорить проходження процедур, пов'язаних, передусім, із землевідведенням та розробкою техніко-економічного обґрунтування відповідних проєктів;

- гарантування територіальними громадами потенційним інвесторам, які ухвалюють рішення щодо будівництва переробних підприємств на території громад, стабільного попиту на їх продукцію з боку дошкільних і шкільних навчальних закладів, лікарень та інших соціальних установ, що перебувають у підпорядкуванні територіальної громади;

- встановлення територіальними громадами мінімальної ставки земельного податку для аграрних підприємств, що планують вводити в дію об'єкти з переробки сільськогосподарської сировини на землях громади;

- сприяння розвитку первинної та поглибленої переробки сільгосппродукції (зокрема овочівництва, садівництва, скотарства) у спосіб запровадження програм безвідсоткового кредитування та лізингових програм для сільгоспвиробників з метою забезпечення їх доступу до сучасних зразків техніки та технологій;

- розширення виробництва нішевої сільськогосподарської продукції завдяки сприянню проходженню сертифікації відповідної продукції щодо її якості та безпечності;

- використання диференційованої системи митних платежів експортерів сільськогосподарської продукції за принципом «більше експортуєш сировини – більше мито, більше експортуєш продуктів переробки – менше мито»;

- розроблення і впровадження механізмів державної підтримки сільськогосподарських кооперативів та сільськогосподарських кооперативних об'єднань, які провадять експортну діяльність (податкові, митні пільги, пряма фінансова підтримка);

- усунення розбіжностей між національними та міжнародними стандартами і процедурами сертифікації харчових продуктів для полегшення доступу харчових продуктів вітчизняного виробництва на міжнародні ринки.

3. Стимулювання розвитку тваринництва, що дозволить збільшити частку м'ясо-молочної продукції у раціоні харчування населення, зміцнити продовольчу безпеку держави, для чого необхідними є:

- удосконалення механізму надання державної підтримки тваринництва в Україні, що передбачає бюджетну дотацію часткового відшкодування сільгоспвиробникам вартості будівництва та реконструкції підприємств комбікормових заводів, цехів для забезпечення повноцінної кормової бази для розширеного відтворення поголів'я худоби та зростання її продуктивності;

- розроблення державної програми розвитку тваринництва, в якій варто передбачити способи і механізми нарощування поголів'я ВРХ, її продуктивності, обсягів продукції скотарства на основі інноваційних технологій з відповідним організаційно-економічним, технологічним, технічним та нормативно-правовим забезпеченням;

- запровадження державної програми будівництва боєнь для забою тварин, яка б передбачала положення щодо щорічного залучення до Державного бюджету коштів для фінансування заходів з їх будівництва та забезпечення відповідності діючих боєнь ветеринарно-санітарним вимогам у спосіб їх додаткового облаштування за рахунок як державних коштів, так і підприємств, яким належать потужності забою;

- стимулювання становлення й поширення ферм сімейного типу, відшкодування таким господарствам вартості будівництва й обладнання приміщень, придбання елітних порід тварин тощо;

- створення молочарських, м'ясних, м'ясо-молочних кооперативів у спосіб часткового відшкодування вартості ліній з виробництва готової продукції тваринництва, боєнь та пунктів заготівлі молока, техніки й обладнання;

- визначення рекомендованої раціональної (економічно та екологічно виправданої) концентрації поголів'я худоби для ферм сімейного типу, розроблення та впровадження пілотної програми з надання державної підтримки створення таких ферм;

- забезпечення надання інформаційно-методичної підтримки організації молочарських кооперативів з метою заохочення збільшення поголів'я тварин, насамперед ВРХ, в сільськогосподарських підприємствах та створення умов для розвитку молочного скотарства у фермерських підприємствах;

- створення умов для розширення інтеграційних і технологічних зв'язків між сільгоспвиробниками та підприємствами харчової промисловості для становлення комплексів, які об'єднують у єдиному технологічному ланцюгу виробництво зерна, комбікормів, вирощування свиней, ВРХ та переробку сировини у продукти харчування високого ступеня готовності;

- сприяння застосуванню комплексної механізації, автоматизації та комп'ютеризації виробничих процесів при вирощуванні й відгодівлі худоби, поліпшенню структури раціонів годівлі худоби, зокрема збільшенню в ній повноцінних комбінованих кормів, сіна, сінажу та коренеплодів – у спосіб усебічного інформування сільгоспвиробників про сучасні досягнення науки і техніки, організації виставок, ярмарок та презентацій, спрямованих на оволодіння ними новими знаннями.

4. Надання підтримки дрібному та малому підприємництву на селі, що сприятиме формуванню у сільській місцевості потужного середнього класу як рушія економічного зростання у країні, збалансуванню аграрної структури виробництва продукції. Це потребує реалізації таких заходів:

- впровадження дієвих інструментів гарантування раціонального землекористування та захисту прав дрібних земельних власників при ринковому обігу сільгоспземель;

- розширення інструментарію державної підтримки сільськогосподарських виробників та забезпечення її доступності для всіх суб'єктів господарювання, з наданням пріоритету дрібнотоварним виробникам;

- розвиток мережі дорадництва для сільськогосподарських виробників з пріоритетною спрямованістю дорадницьких служб на підтримку органічного виробництва, а також експортної діяльності виробників сільгосппродукції;

- розвиток сільськогосподарської кооперації у спосіб забезпечення державної підтримки членам сільськогосподарського кооперативу на етапах створення та становлення, а також при просуванні сільгосппродукції на ринок, сприяння поліпшенню матеріально-технічної бази кооперативів, надання пільгових кредитів за схемами, що застосовуються для сільгосптоваровиробників, під солідарну відповідальність членів кооперативу тощо;

- сприяння зменшенню втрат сільгосппродукції при її просуванні на ринки, що передбачає розбудову інфраструктури аграрного ринку у спосіб залучення приватних інвестицій у будівництво та експлуатацію її об'єктів, розвитку місцевих сільськогосподарських ринків і ярмарків, забезпечення їх умовами для зберігання, обробки та пакування сільськогосподарської продукції, розвитку мереж заготівельних пунктів із закупівлі сільськогосподарської продукції, торговельно-логістичної системи на кооперативних засадах;

- створення умов для розвитку товарних домашніх господарств населення і сімейних фермерських господарств як точок економічного зростання, які забезпечують життєдіяльність значної частки сільських територій та інтегрують навколо себе дрібні господарства населення, сприяння їх взаємодії з обслуговуючими

кооперативами для зміцнення зв'язку з ринками збуту продукції та переробною галуззю;

- запровадження інструментів та механізму стимулювання сімейного фермерства та стійкого розвитку мікро- та малих виробників сільськогосподарської продукції;

- спрощення процедури провадження господарської діяльності для суб'єктів господарювання, що виробляють крафтові харчові продукти та реалізація їх на локальних аграрних ринках.

5. Забезпечення сталості розвитку агросектору, впровадження сучасних адаптивних екологобезпечних технологій сільськогосподарського виробництва, що передбачає:

- впровадження у сільськогосподарське виробництво новітніх наукових досягнень, енерго- і ресурсозберігаючих технологій, безвідходних і безпечних технологічних процесів виробництва сільськогосподарської продукції та обробітку земель (зокрема безполицевого обробітку ґрунту, контурно-меліоративної організації території землекористування тощо);

- розвиток органічного (біологічного, екологічного) виробництва, що передбачає відмову від застосування пестицидів, або регламентоване їх використання лише при обробці насіння, заборону використання генетично модифікованих організмів тощо; здійснення поступового переходу на міжнародні екологічні стандарти виробництва органічної продукції в сільському та лісовому господарствах, запровадження системи сертифікації, контролю та аналізів продовольчої сировини і харчових продуктів;

- сприяння виробництву біопалива та енергії на основі сировини, отриманої у сільському господарстві;

- заліснення територій, збільшення площ лінійних лісових насаджень на землях сільськогосподарського призначення (лісосмуг), оптимізація породно-вікового складу лісових насаджень, що спрямоване на попередження деградації ґрунтового покриву агроугідь;

- поєднання технологій сільськогосподарського виробництва з природоохоронними заходами;

- розвиток інноваційної інфраструктури у сільськогосподарському та лісовому виробництвах – інноваційних центрів, агентств розвитку, бізнес-інкубаторів, центрів трансферу технологій тощо, діяльність яких сприятиме впровадженню передових енерго- і ресурсоефективних, екологічноорієнтованих технологій у виробництво;

- впровадження політики забезпечення якості та безпечності сільськогосподарської продукції, адаптація агровиробництв до європейських вимог технічного регулювання.

6. Адаптація сільського господарства до зміни клімату, що створить умови для зниження ризиків, пов'язаних із забезпеченням населення продовольством.

Для цього необхідним є:

- підтримка сільгоспвиробників у веденні аграрного та неаграрного бізнесу з урахуванням впливу зміни клімату на цей процес (надання «зелених» та «кліматичних» кредитів, розвиток агрострахування тощо);
- впровадження системи раннього сповіщення сільськогосподарських виробників і домогосподарств щодо настання надзвичайних кліматичних явищ;
- сприяння реалізації пілотних проєктів із ведення кліматичноорієнтованого сільського господарства, а також із «озеленення» сільськогосподарських земель;
- доопрацювання та ухвалення Кодексу кращих сільськогосподарських практик, адаптованого відповідно до діючих у країнах ЄС Кодексів Доброї та Належної сільськогосподарської практики;
- ухвалення Стратегії адаптації до зміни клімату сільського, лісового та рибного господарств України до 2030 р., що створить нормативно-правове підґрунтя для адаптації сільського господарства України до зміни клімату;
- уведення системи показників та методики оцінки впливу зміни клімату на сільське господарство (з урахуванням природно-кліматичних зон);
- розроблення програми стимулювання впровадження ґрунтозберігаючих кліматично-орієнтованих підходів ведення сільського господарства в Україні в умовах зміни клімату, в якій потрібно передбачити заходи щодо уведення технологій для збереження та поліпшення родючості ґрунтів (нульових технологій (No-till), ґрунтозберігаючих технологій (Mini-till), смугових, комбінованих технологій (Strip-till) обробітку ґрунту тощо);
- запровадження ефективних систем та нових способів зрошення земель, поліпшення стану меліорованих угідь, зокрема застосування водо- та енергозберігаючих екологічно безпечних режимів зрошування і водорегулювання;
- формування запиту на проведення профільними науковими установами фундаментальних та прикладних досліджень щодо впливу зміни клімату на сільгоспвиробництво, пріоритетами яких мають стати розвиток біотехнологій та селекції, підвищення ефективності водокористування, поліпшення агрокліматичного обслуговування тощо;
- залучення до середньо- та довгострокових програм соціально-економічного розвитку громад та територій заходів щодо адаптації сільського господарства до змін клімату, спрямованих на охорону та підвищення родючості ґрунтів, а також іншу природоохоронну діяльність;

- сприяння підвищенню обізнаності агровиробників, членів ОТГ (особистих селянських господарств) щодо адаптації сільського господарства до зміни клімату (проведення спільно з профільними науковими установами конференцій, семінарів, виставок, онлайн-навчання, практикумів та інших просвітницьких заходів, а також організація закордонних навчань, обмін досвідом тощо).

Транспортний сектор України виконує об'єднуючу функцію, створюючи можливості для випереджуючого економічного зростання за рахунок спроможності оперативно та у необхідній кількості перевозити вантажі та пасажирів в умовах глобальної невизначеності. Тому антикризова політика на транспорті має спрямовуватися на створення конкурентного ринку транспортних послуг та побудову комплексної, збалансованої за видами транспорту ефективної національної транспортної системи.

Для цього необхідно вжити заходи за такими напрямками.

1. Створення сприятливих умов для повноцінного відтворення основних засобів та інфраструктури транспортного сектору, для чого необхідними є:

- уведення тимчасового мораторію на відрахування дивідендів до Держбюджету АТ «Укрзалізниця» у спосіб прийняття КМУ відповідного розпорядження з імперативною фіксацією цільового спрямування вивільнених коштів на фінансування придбання нового рухомого складу, здійснення програм модернізації та оновлення інфраструктури;

- внесення змін до Податкового кодексу України з метою залучення земель, які використовуються залізничним транспортом, до складу таких, що не обкладаються податком на землю, за умови уведення до Стратегії АТ «Укрзалізниця» положення щодо спрямування вивільнених таким чином коштів на фінансування капітальних інвестицій за відповідний рік;

- запровадження практики середньострокового планування інвестицій завдяки розробленню плану освоєння капітальних інвестицій на період не менше трьох років⁷²;

- розширення спектру об'єктів, які відновлюються та ремонтуються у рамках програми «Велике будівництво» об'єктами залізничної, портової та річкової інфраструктури, що перебувають у державній власності;

- забезпечення подальшої реалізації концесійних проєктів у транспортній сфері, використання інших форм державно-приватного партнерства із урахуванням отриманого Україною досвіду у цій сфері, а також передового світового досвіду з тим,

⁷² Наразі АТ «Укрзалізниця» здійснює капітальні інвестиції згідно плану освоєння капітальних інвестицій, який розраховано на один рік.

щоб реалізувати переваги концесійних угод як суспільно значущих проєктів ДПП, а також запобігти несправедливому розподілу ризиків і винагород між їх учасниками;

- розроблення вичерпного переліку об'єктів транспортної інфраструктури України, що підлягають передачі у концесію; до переліку мають увійти збиткові, або малоприбуткові об'єкти, а також такі, котрі демонструють тривалу негативну динаміку фінансово-економічних показників, або відіграють незначну роль у загальному обсязі перевезень вантажів та пасажирів з метою збереження у державній власності найбільш ліквідних та привабливих активів, які мають визначальний вплив на функціонування економіки України;

- збільшення обсягів фінансування Державного дорожнього фонду за рахунок перерахування до нього всієї суми штрафів, стягнутої з порушників габаритно-вагового контролю; для чого необхідно внести відповідні зміни до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» від 17.11.2016 р. № 1762-19.

2. Реалізація сприятливої тарифної політики на транспорті, яка враховуватиме існуючі ринкові реалії та світовий досвід, що підвищить конкурентоспроможність транспортного сектору України, зменшить транспортно-логістичні витрати підприємств та збільшить транспортний потенціал галузі. Для цього варто здійснити:

- зниження ставок портових зборів до рівня ставок інших країн-сусідів по чорноморському регіону;

- зменшення кількості портових зборів у спосіб агрегації та оптимізації їх адміністрування;

- запровадження практики обговорення можливого підвищення тарифів у залізничній галузі з основними гравцями ринку транспортних перевезень з метою забезпечення їх відповідності існуючим ринковим реаліям та уникнення раптових, непрогнозованих змін.

3. Подальша інтеграція транспортного сектору України до світових та регіональних транспортних систем завдяки запровадженню безпаперового документообігу, цифровізації процесів у транспортній сфері, а також уніфікації, адаптації та гармонізації вітчизняних нормативних актів з міжнародними правовими документами у спосіб:

- реалізації проєкту впровадження електронної накладної для міжнародних перевезень e-CMR;

- розвитку транскордонної співпраці у транспортній сфері з органами державної влади інших країн з метою запобігання правопорушенням, оптимізації та прискорення процесу перетину кордону, декларування та догляду вантажів;

- забезпечення реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту у спосіб впровадження електронної транзитної системи для функціонування режиму спільного транзиту, що поліпшуватиме умови здійснення транзитних перевезень територією України;

- ухвалення Закону України «Про залізничний транспорт України» (проект від 06.09.2019 р. № 1196-1), який забезпечить умови для лібералізації залізничної галузі та сприятиме утворенню конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень із урахуванням основних вимог законодавства ЄС.

4. Активізація взаємодії України з міжнародними фінансовими організаціями з метою отримання технічної та фінансової допомоги на закупівлю нового рухомого складу, модернізацію транспортно-дорожньої інфраструктури, оптимізацію використання наявної пропускну здатності транспортної мережі та підвищення рівня безпеки перевезень за рахунок:

- ініціювання переговорів з Європейським центральним банком (ЄЦБ) з метою отримання державними корпораціями у сфері транспорту довгострокових кредитів на модернізаційні заходи, які сприятимуть зменшенню впливу залізничного транспорту на клімат, що відповідає цілям нової стратегії монетарної політики ЄЦБ;

- розширення переліку міст України, які будують автодорожні розв'язки у співпраці з міжнародними фінансовими організаціями, за аналогією з програмою «Поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва»;

- нарощування обсягів будівництва бетонних доріг, насамперед за рахунок налагодження ефективної співпраці з ЄБРР, ЄІБ, Азійським банком, Виконавчим агентством з інновацій та мережі (INEA) тощо.

5. Максимальне використання існуючої у світі тенденції щодо зростання попиту на здійснення та обслуговування мультимодальних перевезень у спосіб створення сприятливого для такої діяльності інституційного середовища в Україні шляхом:

- збільшення кількості вантажних залізничних станцій, які обслуговують контейнерні перевезення завдяки наданню дозволу всім вантажним залізничним станціям здійснювати операції з контейнеризованими вантажами;

- прискорення реалізації проєкту з цифровізації вантажних перевезень «Е-Карго», що позитивно впливатиме на привабливість та ефективність інтермодальних перевезень в Україні через інтеграцію документообігу з Державною митною службою, залізничними перевізниками та Адміністрацією морських портів України;

- забезпечення участі представників компаній, що надають послуги з перевезення, переробки та зберігання контейнерів, експедиторів, логістичних

провайдерів тощо у робочих групах, діяльність яких присвячена розробці засад державної політики у сфері міжнародних контейнерних перевезень.

ДОДАТКИ

Додаток А

Документи у сфері адаптації сільського господарства до зміни клімату

З метою об'єднання всіх країн світу задля вирішення глобальної кліматичної проблеми у 2015 р. було підписано Паризьку угоду до Рамкової конвенції Організації Об'єднаних Націй про зміну клімату (далі – РКЗК ООН), яка є продовженням Кіотського протоколу. У 2016 р. Угода набрала чинності, і в її рамках, починаючи з 01.01.2021 р., країни приймають свої цілі щодо скорочення або обмеження викидів парникових газів (до 31.12.2020 р. зобов'язання країн щодо скорочення або обмеження викидів парникових газів встановлювались в рамках Кіотського протоколу).

Головними цілями Паризької угоди є:

- обмеження підняття глобальної температури до кінця століття значно нижче 2° С та вжиття заходів для обмеження підвищення температури до 1,5°С;
- підвищення здатності адаптуватися до несприятливих наслідків зміни клімату, а також сприяння низьковуглецевому розвитку, не ставлячи під загрозу виробництво продовольства;
- забезпечення узгодженості фінансових потоків із напрямом низьковуглецевого розвитку.

У розпорядженні КМУ від 30 липня 2021 р. № 868-р «Про схвалення Оновленого національно визначеного внеску України до Паризької угоди» Другого національно визначеного внеску України до Паризької угоди»⁷³ Україна зобов'язується скоротити викиди ПГ у 2030 р. на 65 % від рівня 1990 р., зокрема у секторі «Сільське господарство» у 2030 р. – на 51 % від рівня 1990 р.⁷⁴ З метою зменшення викидів ПГ, зокрема у секторі сільського господарства, проектом НВВ2 передбачено впровадження технологій для забезпечення мінімального або нульового обробітку ґрунту, перехід на якісніші добрива, збільшення частки земель органічного виробництва до 3 %, використання біогазу.

Згідно з РКЗК ООН, питання, пов'язані з сільським господарством, включаючи адаптацію до зміни клімату, обговорюються в рамках Коронівійської Спільної Програми ООН з питань сільського господарства. Фінансування заходів з адаптації на глобальному рівні забезпечується за допомогою Адаптаційного фонду та Зеленого

⁷³ Про схвалення Оновленого національно визначеного внеску України до Паризької угоди. Розпорядження КМУ від 30.07.2021 р. № 868-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-onovlenogo-nacionalno-viznachenogo-vnesku-ukrayini-do-parizkoyi-t300721>

⁷⁴ Проект аналітичного огляду Оновленого національно визначеного внеску України до Паризької угоди, Липень 2021 р. URL: [Проект%20Інформаційно%20Аналітичного%20Огляду%20НВВ2%20липень%202021%20\(2\).pdf](#)

кліматичного фонду, створених в рамках РКЗК ООН, а також за допомогою програм міжнародних банків розвитку та інших міжнародних фінансових установ. Розробка і перегляд кліматичних політик також є одним із важливих напрямів, що фінансується Глобальним екологічним фондом.

Питання зміни клімату є одним із важливих пріоритетів Продовольчої та сільськогосподарської організації ООН (ФАО). У 2017 р. ухвалено Стратегію ФАО щодо зміни клімату з метою поліпшення спроможності держав-членів з питань зміни клімату, поглиблення інтеграції сільського господарства у міжнародний порядок денний щодо зміни клімату і підвищення ефективності заходів з координації⁷⁵.

На рівні ЄС у відповідь на виклик глобальних проблем зміни клімату, забруднення, втрати біологічного різноманіття 11.12.2019 р. було прийнято Комюніке Європейської комісії **«Європейський зелений курс» (European Green Deal)**. Європейський парламент у цілому підтримав цю програму своєю резолюцією 15.01.2020 р. Європейський зелений курс – це програма дій ЄС, у центрі якої – амбіційний план переходу до кліматично нейтральної Європи до 2050 р. Основне завдання у сфері сільського господарства – забезпечення харчової безпеки. У рамках цього завдання Європейська Комісія 20.05.2020 р. ухвалила Стратегію «Від ферми до виделки», яка передбачає комплекс заходів⁷⁶.

- *Перехід до сталого виробництва, сприяння пом'якшенню зміни клімату та збереженню біорізноманіття.* Зокрема йдеться про значне зменшення використання хімічно-синтезованих пестицидів та добрив, зменшення застосування антибіотиків. Лише в ЄС викиди парникових газів від сільськогосподарської діяльності складають 11 %.
- *Сприяння сталому споживанню та переходу до здорового харчування.* У рамках реалізації Стратегії планується розробка узгодженої політики та нормативно-правової бази ЄС щодо системи сталого харчування.
- *Скорочення відходів харчових продуктів.* Інший спосіб зменшити навантаження на довкілля – це зменшити кількість продуктових відходів, адже близько 20 % всієї їжі, виробленої ЄС, втрачається.

У 2020 р. Україна підтримала Європейський зелений курс, заявивши, що вона є невід'ємною часткою реалізації його цілей. Частина вимог стратегії «Від ферми до виделки» вже впроваджується в агросекторі України, проте вони потребують використання нових технологій, практик тощо.

⁷⁵ Стратегія ФАО щодо зміни клімату, 2017 р. URL: <http://www.fao.org/3/i7175e/i7175e.pdf>

⁷⁶ Європейський зелений курс: можливості та загрози для України. Аналітичний документ. Ресурсно-аналітичний центр «Суспільство і довкілля» (2020 р.).

Заходи, які здійснюються для модернізації залізничного транспорту України

У рамках ініціативи Президента України «Велике будівництво» на найближчі роки заплановано закупити 500 спальних вагонів, 20 дизельних локомотивів, 80 сучасних електричок та поїздів «Інтерсіті», модернізувати та відремонтувати 60 потягів та 150 вагонів. Крім того, передбачено інтенсифікацію електрифікації залізничної колії, розширення мережі швидкісного міжрегіонального сполучення «Інтерсіті», опрацьовуються варіанти оновлення парку вантажних вагонів.

У червні 2021 р. АТ «Укрзалізниця» підписало угоду з Крюківським вагонобудівним заводом щодо постачання останнім 100 нових пасажирських вагонів. У серпні 2021 р. стало відомо про наміри АТ «Укрзалізниця» придбати 130 вантажних локомотивів у французької компанії «Alstom» загальною вартістю 882,5 млн євро (85 % вартості контракту буде сплачено за рахунок позики від Франції). У рамках меморандуму про взаєморозуміння між Міністерством інфраструктури України, АТ «Укрзалізниця» та Stadler CIS AG, Stadler Rail AG (Швейцарія) і Швейцарським агентством зі страхування експортних ризиків SERV, укладеним у серпні 2021 р., уряд Швейцарії планує виділити 500 млн євро на фінансування закупівлі електропоїздів Stadler, які АТ «Укрзалізниця» використовуватиме у приміському сполученні «City Express».

На виведення залізничної галузі з кризи та створення умов для її подальшого розвитку спрямовано Постанову КМУ № 468 від 12.05.2021 р. «Про затвердження переліку товарів, які не можуть бути поміщені у митний режим тимчасового ввезення з умовним частковим звільненням від оподаткування митними платежами за умови, що строк їх експлуатації закінчився», яка має обмежити надходження вантажних вагонів з вичерпаним терміном експлуатації до України та сприятиме оновленню наявного вагонного парку.

Також здійснюються заходи у напрямі оптимізації операційної діяльності АТ «Укрзалізниця» з урахуванням кращих світових практик. Так, укладено договір між АТ «Укрзалізниця» та DB Engineering & Consulting (входить до Deutsche Bahn), який передбачає надання останньою консультацій у сфері пасажирських перевезень, на що буде витрачено близько 1 млн євро. Консультації передбачають розроблення бізнес-плану пасажирських перевезень у дальньому та приміському сполученнях на 2022–2026 рр., а також підтримку оновлення парку пасажирського рухомого складу. У разі успішності такої співпраці не виключено можливість передачі напряму пасажирських залізничних перевезень в Україні під керівництвом Deutsche Bahn. Планується, що DB

розробить дорожню карту реформування пасажирських перевезень, розраховану на 5 років.

Напрями удосконалення державної підтримки індустриальних парків

Політика розвитку індустриальних парків (ІП) потребує удосконалення засад та механізмів державної підтримки за такими ключовими напрямками.

1. Інтегрування політики підтримки розвитку ІП з політикою розвитку стратегічних галузей промисловості, смарт-спеціалізації, кластерного розвитку:

- у межах ІП найбільшу державну підтримку варто надавати виробництвам стратегічних галузей промисловості⁷⁷, які створюватимуть наукоємну продукцію з високою доданою вартістю, а також продукцію, важливу для забезпечення національної безпеки, імпортозаміщення тощо;

- залучення ІП до Реєстру індустриальних (промислових) парків, що отримуватимуть державну підтримку, має здійснюватися за умови відповідності напрямів їхньої діяльності пріоритетам смарт-спеціалізації регіонів базування, визначеним у відповідних стратегіях розвитку регіонів; при цьому базовий рівень державної підтримки має забезпечуватися всім без винятку ІП⁷⁸;

- ІП варто використовувати у якості інфраструктури для розвитку національних та транскордонних кластерів зі створенням умов для залучення до них лідерів виробництва за визначеними напрямками кластеризації, а також максимальної кількості МСП на пільгових умовах та на засадах аутсорсингу.

2. Пріоритизація інструментів розвитку інфраструктури та сервісного забезпечення діяльності ІП порівняно з наданням податкових, митних та інших преференцій, які мають розглядатися як додаткові інструменти. Наразі найбільшими проблемами українських ІП є відсутність облаштованих сучасних промислових майданчиків та логістичної інфраструктури, регуляторні бар'єри, складність та непрозорість процесів отримання дозвільної документації, відсутність налагодженої системи надання державних послуг на місцях.

Створення інфраструктури ІП потребує значних інвестицій, тому фінансування інфраструктурних проектів у межах ІП важливо здійснювати у рамках уже діючих державних програм. Організація сервісного забезпечення діяльності ІП вимагає

⁷⁷ Станом на 01.09.2021 р. Мінстратегпром розробив проект постанови КМУ «Деякі питання розвитку промислового комплексу України», де визначено 17 стратегічних галузей промисловості. URL: <https://www.facebook.com/Minstrategprom/photos/pcb.112621590669358/112621477336036>

⁷⁸ Надання базової підтримки всім ІП, зокрема й тим, що не входять до Реєстру ІП, забезпечуватиме умови для розвитку інших перспективних напрямів регіональної спеціалізації. Водночас, наявність розширеної підтримки для зареєстрованих ІП стимулюватиме решту ІП до активнішої участі у формуванні пріоритетів регіональної смарт-спеціалізації у майбутньому, а регіональну владу – до ретельнішого відбору напрямів смарт-спеціалізації для залучення до регіональних стратегій розвитку.

вироблення ефективних моделей «єдиного вікна» на рівні регіонів та громад, що полегшить взаємодію учасників ІІ з органами влади, дозволить завдяки об'єднанню представників різних організацій та відомств швидко вирішувати питання реєстрації бізнесу, отримання дозвільних документів, комунальних, банківських, медичних, страхових послуг, консультацій та послуг у сферах податкового та митного регулювання тощо.

3. *Розбудова інституційного підґрунтя розвитку ІІІ, що вимагає прийняття профільного законодавства, затвердження Концепції розвитку індустріальних парків на 2021–2024 рр., що розробляється Міністерством розвитку громад та територій.* Окрім «точкової» підтримки ІІІ вкрай важливо поліпшувати фундаментальні умови для розвитку промисловості та інвестиційної діяльності, для чого необхідно ухвалити базове законодавство з питань промислової політики, інтегрувати до нього інструмент ІІІ, а також створити дієву багаторівневу систему інвестиційних стимулів залежно від масштабів та напрямів інвестування, що дозволить створити пріоритетні умови для залучення інвестицій у стратегічні галузі та у проєкти загальнодержавного і регіонального значення.

4. *Запровадження системи диференційованої державної підтримки ІІІ залежно від напрямку їхньої спеціалізації та належності виробництв до стратегічних галузей:*

І рівень (базова підтримка, що надається всім ІІІ):

- розбудова інфраструктури (дорожньої, логістичної, енергетичної, житлово-комунальної, телекомунікаційної) у межах ІІІ та у безпосередній близькості до них на засадах ДПП;

- забезпечення безкоштовного підключення до інженерних та електричних мереж;

- запровадження інструменту «єдиного вікна» у межах одного або кількох територіально близьких ІІІ для вирішення питань реєстрації бізнесу, отримання дозвільних документів, забезпечення комунальними, банківськими, медичними, страховими послугами, консультаціями та послугами у сферах податкового та митного регулювання тощо;

- навчання менеджерів керуючих компаній ІІІ (семінари, тренінги, стажування в успішних вітчизняних та іноземних ІІІ).

ІІ рівень (спеціалізована підтримка залучених до Реєстру ІІІ, залежно від виду)⁷⁹:

високотехнологічний ІІІ:

- сприяння інкубації інноваційного бізнесу;

⁷⁹ ІІІ, напрями діяльності яких відповідають пріоритетам смарт-спеціалізації регіонів базування, визначеним у відповідних стратегіях розвитку регіонів.

- створення центрів спільного користування обладнанням;
- запровадження платформ відкритих інновацій для самоорганізації учасників ІІІ;
- стимулювання ДіР, інновацій та їх комерціалізації;
- залучення компаній-лідерів відповідних галузей до ІІІ;
- сприяння та інформування щодо можливостей участі у тендерах державних закупівель;

агропромисловий ІІІ:

- розвиток мережі овочесховищ та складських приміщень;
- стимулювання перероблення відходів та залишків харчової промисловості;
- налагодження каналів збуту на внутрішньому та зовнішніх ринках;

еко-індустріальний ІІІ:

- впровадження ресурсоефективних та екологічно чистих технологій;
- створення «зелених» виробництв та ланцюгів доданої вартості;
- стимулювання перероблення відходів;

зона експортного виробництва:

- запровадження податкових та митних преференцій для експортної діяльності;
- уведення нульових ставок ввізного мита на окремі види сировинної продукції, що переробляється у межах ІІІ;
- започаткування спеціальних режимів залучення іноземних інвестицій та зовнішньої торгівлі;
- запровадження експортних кредитів;

транскордонний ІІІ:

- супровід інвестиційних проєктів у сфері розвитку транскордонної співпраці;
- спрощення перетину кордону працівниками та товарами;
- уведення спеціальних режимів залучення іноземних інвестицій та зовнішньої торгівлі;

прикордонна економічна зона:

- запровадження спеціальних режимів залучення іноземних інвестицій та зовнішньої торгівлі;

ІІІ рівень (підтримка стратегічних галузей (для окремих учасників ІІІ):

- застосування прискореної амортизації основних засобів;
- безвідсоткове кредитування технічного переоснащення;
- зниження тарифів на комунальні послуги;
- допомога у пошуку та налагодженні зв'язків з вітчизняними та іноземними компаніями.

Наведений вище перелік видів ІІІ та механізмів державної підтримки не є вичерпним і має бути узгоджений під час громадського обговорення. Державна

підтримка може надаватися у разі відповідності ІІ та їхніх учасників критеріям кількох рівнів. Зарубіжний досвід переконує, що таргетування окремих секторів у рамках підтримки ІІ завдяки секторальним «пакетам» державної підтримки дозволяє, зокрема, більш ніж удвічі збільшити приплив прямих іноземних інвестицій до ІІ⁸⁰. При цьому система державної підтримки ІІ має доповнюватися інструментарієм оцінювання ефективності її використання учасниками ІІ та критеріями результативності їхньої діяльності, на основі чого здійснюватиметься періодичний перегляд інструментів і реципієнтів державної підтримки.

⁸⁰ UNIDO International Guidelines for Industrial Parks. URL: https://www.unido.org/sites/default/files/files/2020-05/International_Guidelines_for_Industrial_Parks_EN_0.pdf

Інформація щодо нарощування потужностей з обслуговування контейнеризованих вантажів у сусідніх з Україною країнах

Тенденція щодо нарощування обсягів контейнерних перевезень у світі створює нові та розширює вже існуючі транспортно-логістичні потужності з переробки контейнерів. Так, компанія «HHLA Metrans» планує побудувати новий залізничний контейнерний термінал у м. Залаегерсег (Угорщина) вартістю 43,6 млн євро. На його будівництво уряд Угорщини передбачає надати грант у розмірі 1,1 млн євро. Новий термінал має обслуговувати зростаючі контейнерні вантажопотоки між Угорщиною, Словаччиною, Чехією та Польщею в рамках Адріатичного транспортного коридору. Відкриття першої секції терміналу заплановано на 2023 р., при цьому буде створено 120 робочих місць.

Серед прикладів збільшення потужностей з переробки та перевезень контейнерів, які матимуть безпосередній вплив на транспортний сектор України, варто виділити роботи польської компанії «PKP CARGO CONNECT» з підготовки до запуску інтермодальних контейнерних потягів за маршрутом Туреччина – Україна – Польща. Планується, що контейнери з Туреччини перевантажуватимуться у морських портах України на потяги АТ «Укрзалізниця» та транспортуватимуться до польського міста Медика, в якому на 13 га розташовано великий контейнерний термінал з «радянською» колією завширшки 1520 мм та «євроколією» завширшки 1435 мм, розвиненим крановим господарством, великими площами складських приміщень та пунктом митного контролю. На думку представників компанії «PKP CARGO CONNECT», термінал у м. Медика має стати ключовою ланкою інтермодальних перевезень центральним коридором «Нового Шовкового Шляху». Зазначимо, що у польської сторони існують сумніви щодо спроможності АТ «Укрзалізниця» забезпечити контейнерні перевезення у повному обсязі у рамках транскаспійського транспортного коридору за віссю Чорне море – Балтійське море. Зважаючи на те, що цей маршрут зменшує час, необхідний на перевезення контейнерів до скандинавських країн та Великої Британії, на 5 днів, цей напрям є дуже перспективним, і будь-які проблемні питання, пов'язані з його функціонуванням, потребують оперативного вирішення.

Аналогічно в угорському місті Фенешлітке у рамках «Нового Шовкового Шляху» компанія «East-West Zrt» будує потужний залізничний контейнерний термінал «East-West Gate», який має обслуговувати контейнерні перевезення за напрямком

РФ – Україна – Угорщина. Загальний обсяг інвестицій у цей проєкт – 61 млн євро. Планується, що його пікова потужність сягатиме 1 млн TEU на рік. Серед переваг нового терміналу варто виділити: здатність обслуговувати як «широку», так і «європейську» колію; можливість його складських потужностей одночасно зберігати 10 тис. TEU, зокрема контейнерів-рефрижераторів; спроможність обслуговувати контейнеризовані газові перевезення, а також контейнери з іншими небезпечними вантажами.

Щодо світового досвіду передачі морських портів у концесію

У 2016 р. у країнах ЄС реалізовано 60 проєктів ДПП загальною вартістю 12 млрд євро. Найбільша частка проєктів реалізовувалась саме у транспортній галузі – 31 % (у медицині їх було 19 %, освіті – 13 %, телекомунікаційній сфері – 10 %). Висока привабливість та ефективність реалізації концесійних проєктів у портовій галузі ілюструється тим фактом, що зі 100 найбільших портів світу 94 перебувають у концесії, а вартість таких проєктів може бути дуже великою.

Наприклад, у 2006 р. було укладено концесійний договір між адміністрацією порту Барселони та компаніями Hutchison Port Holdings і Grupo Mestre, який передбачав розвиток контейнерного терміналу. Загальний обсяг інвестицій у нього сьогодні складає 500 млн євро. За прогнозними оцінками, в результаті концесії порт має збільшити вантажопотік до 4 млн TEU.

У 2019 р. компанія Yilport Holding, яка входить до десятки найбільших контейнерних операторів світу, отримала у концесію на 49 років італійський порт Таранто. Зобов'язання передбачають інвестування 75 млн дол. США протягом 5 років, загалом під час терміну концесії обсяг інвестицій має скласти 450 млн дол. США. Серед пріоритетних напрямів інвестування заплановано модернізацію портових кранів, іншого вантажного обладнання та встановлення сучасної системи керування контейнерними терміналами Navis. У наступні 10 років концесіонер планує збільшити обсяги обробки контейнерів з 2 млн TEU до 4 млн TEU (для порівняння – у 2019 р. всі морські порти України переробили 1 млн TEU). Варто зазначити, що порт Таранто є основною базою італійських ВМС, отже, досвід його комерційного використання може бути корисним для України також і в цьому контексті.

Надання частини порту Антверпен (Бельгія) у концесію на 40 років у 2004 р. збільшило потужності з переробки контейнерів на 3,5 млн TEU.