



Центр економічних і соціальних досліджень
Center for Economic and Social Studies

РЕАЛЬНИЙ СЕКТОР ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ СИСТЕМНИХ ВИКЛИКІВ

Аналітична доповідь

Електронне наукове видання

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

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

За загальною редакцією доктора економічних наук, Заслуженого економіста України
Я. А. Жаліла

Реальний сектор економіки України в умовах системних викликів : аналіт. доп. / [Собкевич О. В., Шевченко А. В., Русан В. М. та ін.] : за заг. ред. Я. А. Жаліла – Київ : НІСД, 2021. – 83 с.

Відповідальна за випуск *І. О. Корецька*
Редактор *Т. М. Фініпова*. Коректор *Т. М. Фініпова*. Верстальник *І. О. Корецька*

Виготовлювач
Національний інститут стратегічних досліджень,
вул. Пирогова, 7-а, м. Київ, 01054
Тел./факс: (044) 234-50-07; e-mail: info-niss@niss.gov.ua; http://niss.gov.ua

Зміст

Вступ	3
Розділ 1. Стан розвитку реального сектору економіки.....	5
Розділ 2. Аспекти прояву коронакризи у реальному секторі економіки.....	10
2.1. Оцінка негативних ефектів внаслідок пандемії COVID-19.....	10
2.2. Прогнозовані наслідки коронакризи для реального сектору.....	21
Розділ 3. Реальний сектор економіки в умовах агресії РФ щодо України	31
Розділ 4. Системні проблеми розвитку реального сектору економіки.....	41
Розділ 5. Напрями та завдання забезпечення інклюзивного зростання у реальному секторі економіки.....	62

Вступ

У реальному секторі створюється понад третини валової доданої вартості економіки, тому від його функціонування залежить стійкий соціально-економічний розвиток України. У 2020 р. у реальному секторі української економіки набули розвитку кризові тенденції, спричинені впливом пандемії COVID-19. За підсумками 2020 р. падіння виробництва у промисловості становило 5,2 %, сільському господарстві – 11,5 %, обсяги вантажних перевезень скоротились на 10,6 % (без урахування трубопровідного транспорту), пасажирських – на 39,7 %. Темпи відновлення зростання залежатимуть від результативності державної політики у напрямі як протидії наявним ризикам, так і подолання ґрунтовних системних проблем.

Структурна диспропорційність *промисловості* спричиняє її неспроможність адекватно реагувати на потреби ринку у нових умовах, забезпечувати попит на продукцію як споживчого, так і інвестиційного призначення, унеможлиблює досягнення необхідних для відновлення економіки темпів економічного зростання.

На ефективності роботи *сільського господарства* позначаються кризові тенденції у тваринницькій галузі, а також нереформованість агропромислового сектору економіки у цілому, що виявляється зокрема у непередбачуваних змінах державного регулювання аграрного бізнесу і призводить до спотворення структури аграрного виробництва – перекосів у бік вирощування високорентабельних експорторієнтованих сільськогосподарських культур зернової та олійної груп, часто з нехтуванням дотримання екологічних норм.

Транспортна інфраструктура перебуває на межі зношеності основних засобів та гранично допустимої технологічності. Декларативність інфраструктурної модернізації без забезпечення фінансування стратегічних проєктів призвела до критичного виснаження інфраструктурного потенціалу і без кардинального збільшення інвестування може призвести до катастрофічних наслідків. Транспортний сектор України нині задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях, тоді як якісні показники щодо швидкості, ефективності й безпеки перевезень наразі не відповідають сучасним вимогам. Висока зношеність залізничного рухомого складу, колійного, портово-

го, шлюзового господарств, автодоріг, підвищують витратність інших секторів економіки, шкідливо небезпечно впливають на екологію та знижують експортний та транзитний потенціал країни.

Затяжна гібридна агресія з боку РФ змушує Україну переосмислити старі та визначити нові пріоритети економічної політики у реальному секторі, результатом чого має стати нівелювання руйнівних наслідків дій агресора. Боротьба України з тиском РФ в умовах все меншої прибутковості й прогнозованості російських ринків має спрямовуватися на позбавлення вкоріненої залежності від них і включати весь арсенал доступних і дієвих заходів макроекономічної та зовнішньоторговельної політики, економічної дипломатії та міжнародного торговельного права.

Тому важливо дослідити потенціал і сучасні умови функціонування реального сектору економіки, виявити проблеми, що стримують його розвиток, а також оновити підходи державної політики до стимулювання модернізаційних перетворень на основі підвищення ефективності виробничих процесів у спосіб техніко-технологічної модернізації та інноваційної діяльності, з акцентом на розбудову секторів з високою доданою вартістю, забезпечення рівного доступу до ринків і ресурсів для різних учасників економічних відносин, вироблення нових підходів до споживання обмежених ресурсів з метою забезпечення інклюзивного економічного зростання.

Розділ 1.

Стан розвитку реального сектору економіки

У 2019 р. криза у промисловості України набула ознак системності. На відміну від попередніх років, коли виробництво демонструвало невелике зростання, у 2019 р. відбулося його падіння на 0,5 %. Понижувальні тренди та незадовільна динаміка показників роботи промисловості протягом останніх років на тлі накопичених у ній системних проблем зумовили низький запас міцності та високу вразливість промислових підприємств до кризових тенденцій, спричинених поширенням у світі коронавірусу та запровадженням відповідних карантинних заходів.

Спад економічної активності внаслідок запровадження карантину забезпечив суттєвий внесок у прискорення падіння промислового виробництва у 2020 р., й обсяги виробництва, що демонстрували негативну динаміку кілька місяців до початку карантину, за підсумками 2020 р. скоротилися на 5,2 % порівняно з 2019 р. (рис. 1.1).

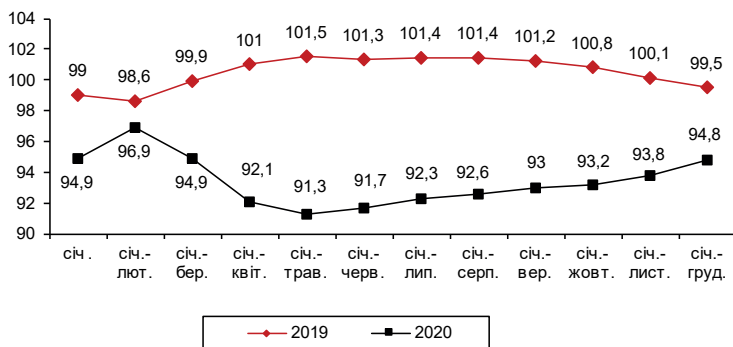


Рис 1.1. Індекси промислової продукції у 2019–2020 рр., у відсотках до відповідного періоду попереднього року

Джерело. Державна служба статистики України.

За підсумком 2020 р. у видобувній промисловості відбулося падіння на 3,1 %, у переробній – на 6,9 %, у постачанні електроенергії, газу,

пари та кондиційованого повітря – на 1,3 %. Глибокого падіння зазнали базові галузі промисловості – металургія (– 9,1 %) та машинобудування (– 18,5 %). Негативною динаміка виробництва була також у легкій промисловості (– 7,4 %), виробництві меблів, іншої продукції, ремонті й монтажі машин та устаткування (– 11,5 %), виробництві гумових і пластмасових виробів, іншої неметалевої мінеральної продукції (– 1,3 %), деревообробленні (– 6,2 %), виробництві коксу та продуктів нафтоперероблення (– 2,2 %).

Прогнозовано менш відчутними наслідки карантину стали для харчової та фармацевтичної галузей, продукція яких користувалася підвищеним попитом у перші місяці карантину. Проте вже з початку літа спостерігалось зменшення ажіотажного попиту на антисептики, медичні препарати та харчові продукти, що спричинило уповільнення зростання у фармацевтиці до 3,0 % за підсумками 2020 р., а у харчовій галузі зафіксовано падіння на рівні 2,0 %. Порівняно високі темпи зростання у хімічній галузі у 2020 р. (+4,7 %) пояснювалися відновленням роботи ПАТ «Одеський припортовий завод», а також стабільною роботою хімічних підприємств в умовах здешевлення сировини (насамперед природного газу та нафти).

У 2021 р. тенденція падіння виробництва тривала – у січні обсяги виробництва у промисловості скоротилися на 4,0 % порівняно з січнем 2020 р.

Аграрний сектор з початку 2020 р. демонстрував падіння виробництва. Так, у 2020 р. індекс сільськогосподарської продукції порівняно з 2019 р. становив 88,5 % (рис. 1.2). При цьому, якщо сільськогосподарські підприємства зменшили виробництво на 14 %, то господарства населення – на 6,8 %. Основним чинником падіння стало зниження виробництва рослинницької продукції на 13,9 %, тоді як виробництво тваринницької продукції скоротилося на 2,6 %. Тривають негативні тенденції у тваринницькій галузі – станом на 1 грудня 2020 р. порівняно з відповідним показником станом на 1 грудня 2019 р. поголів'я ВРХ у господарствах усіх категорій скоротилося на 6,1 % (зокрема корів – на 6,0 %), овець та кіз – на 5,7 %, птиці – на 5,7 %. Винятком є лише поголів'я свиней, яке за зазначений період зросло на 1,6 %. Скорочення поголів'я ВРХ та іншої худоби передусім у господарствах населення – основних утримувачів тварин – потребує посилення уваги для вирішення даної проблеми, адже вона загрожує продовольчій безпеці держави.

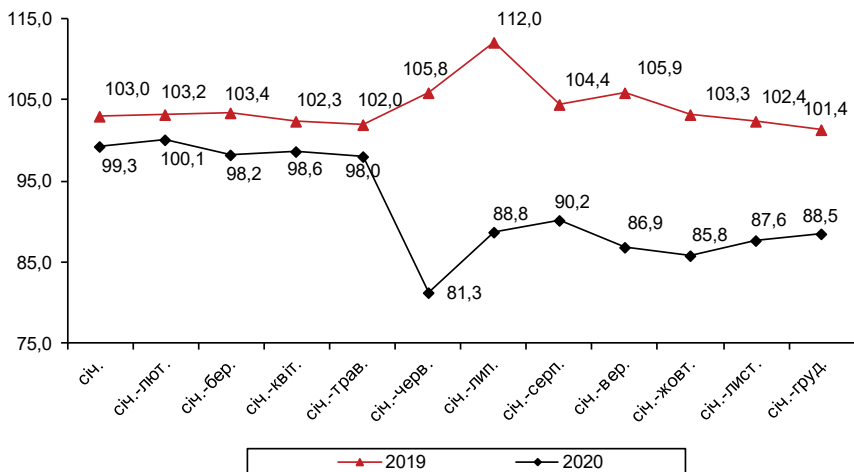


Рис. 1.2. Індекси сільськогосподарської продукції у 2019–2020 рр., у відсотках до відповідного періоду попереднього року

Джерело. Державна служба статистики України.

У 2020 р. зафіксовано зниження обсягів виробництва сільськогосподарських культур. Так, станом на 1 грудня 2020 р. зернових та зернобобових культур було зібрано 633445,4 тис. ц, що на 17,6 % менше порівняно з показником на відповідну дату 2019 р., пшениці – 252761,1 тис. ц (менше на 12,8 %), кукурудзи на зерно – 280599,9 тис. ц (менше на 23,5 %), ячменю – 78328,6 тис. ц (менше на 14,3 %). При цьому відбулося зниження урожайності, зокрема: зернових та зернобобових з 48,2 ц/га (станом на 1 липня 2019 р.) до 40,0 ц/га (станом на 1 липня 2020 р.) або на 17,0 %, пшениці – з 42,5 ц/га до 38,8 ц/га або на 8,7 %, кукурудзи на зерно – з 71,2 ц/га до 51,1 ц/га або на 28,2 %, ячменю – з 35,1 ц/га до 33,0 ц/га або на 6,0 % відповідно.

Водночас варто зазначити, що аграрний сектор у січні–вересні 2020 р. забезпечив 22,2 млрд дол. США експортних надходжень, що становило 45,1 % загального обсягу товарного експорту країни.

На початку 2021 р. негативна тенденція зниження сільськогосподарського виробництва продовжилася. Так, у січні 2021 р. індекс сільськогосподарської продукції становив 94,3 % порівняно з січнем 2020 р., зокрема на підприємствах – 93,3 %, у господарствах населення – 95,7 %.

У 2020 р. **транспортний сектор** демонструє скорочення вантажних та пасажирських перевезень за всіма видами транспорту.

У 2020 р. вантажні перевезення в Україні (без урахування трубопровідного транспорту) скоротились на 10,6 % (на 59,3 млн т), пасажирські – на 39,7 % (1693,7 млн пас.) – рис. 1.3.

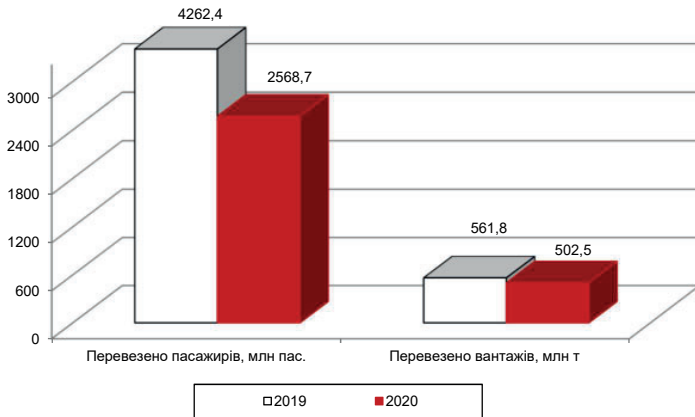


Рис. 1.3. Скорочення обсягів пасажирських та вантажних перевезень в Україні (без трубопровідного транспорту)

Джерело. Державна служба статистики України.

На залізничному транспорті протягом 2020 р. обсяги перевезень пасажирів різко скоротилися – на 56,3 %, або на 87,2 млн пас. порівняно з 2019 р. – переважно через дію карантинної заборони¹ на перевезення пасажирів у всіх видах внутрішнього сполучення (приміському, міському, регіональному та дальньому). Обсяги вантажних перевезень за цей період скоротились на 2,4 %, або на 7,4 млн т відповідно до загального уповільнення ділової активності у країні та у світі загалом.

Автомобільним транспортом у 2020 р. перевезено на 21,2 % вантажів менше, пасажирів – на 40,0 % менше, ніж у 2019 р. Зазначимо, що триваюча тенденція щодо скорочення пасажирських перевезень автомобільним транспортом додатково посилилась через запроваджен-

¹Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2020 р. № 211 з 12 березня 2020 р. до 22 травня 2020 р. запроваджено заборону на окремі види пасажирських перевезень автомобільним, залізничним транспортом та метрополітеном.

ня карантинних обмежень – до 22.05.2020 було заборонено регулярні та нерегулярні перевезення пасажирів автомобільним транспортом у міському, приміському, міжміському, внутрішньообласному та міжобласному сполученнях. При цьому реальний вплив від карантинних обмежень на автомобільні перевезення був значно меншим, ніж на залізничні через той факт, що значна кількість автомобільних перевезень здійснюється особистим транспортом, або перебуває у тіні.

Авіаційний транспорт зазнає збитків через запровадження обмежень на перетин державного кордону в Україні та інших країнах світу. У 2020 р. порівняно із 2019 р. пасажирські перевезення авіаційним транспортом в Україні скоротились на 64,7 %, або на 8,8 млн пас., вантажні – на 6,7 %, або на 7,2 тис. т.

Морський транспорт та порти України переважно орієнтовані на забезпечення експорту товарів – у 2019 р. частка спрямованих на експорт товарів, які були перероблені портами, склала 75,6 % від загального обсягу всіх перероблених товарів. У 2020 р. переробка вантажів портами скоротилась на 0,5 % (0,8 млн т) порівняно із 2019 р.

Метрополітени міст України через неможливість певний час здійснювати свою основну діяльність зазнали суттєвих збитків. Протягом 2020 р. пасажирські перевезення цим видом транспорту скоротились на 42,5 % порівняно із 2019 р. Основним чинником такого скорочення було введення карантинної заборони на перевезення пасажирів метрополітенами міст Києва, Харкова і Дніпра.

Трамвайний та тролейбусний транспорт також зазнав скорочення обсягів пасажирських перевезень внаслідок карантинних обмежень – протягом 2020 р. воно становило 36,3 % (571,4 млн пас.).

У січні 2021 р. вантажні перевезення в Україні (без урахування трубопровідного транспорту) скоротились на 5,7 % (2,1 млн т), пасажирські – на 44,7 % (151,2 млн пас.).

Розділ 2. Аспекти прояву коронакризи у реальному секторі економіки

2.1. Оцінка негативних ефектів внаслідок пандемії COVID-19

З метою протидії розповсюдженню COVID-19 11 березня 2020 р. Кабінет Міністрів України ухвалив Постанову № 211 «Про запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2» (зі змінами)², якою на території України з 12 березня 2020 р. до 22 травня 2020 р. запроваджено карантин, дію якого було продовжено до 31 грудня 2020 р. (запроваджено так званий адаптивний карантин) постановами КМУ від 20 травня 2020 р. № 392 «Про встановлення карантину з метою запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2, та етапів послаблення протиепідемічних заходів»³ і від 22 липня 2020 р. № 641 «Про встановлення карантину та запровадження посиленних протиепідемічних заходів на території зі значним поширенням гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2»⁴. Стрімке зростання захворюваності на COVID-19 наприкінці 2020 р. спричинило посилення карантинних обмежень. Так, у листопаді 2020 р. протягом двох тижнів (13.11.2020 р.–30.11.2020 р.)

²Про запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2 : Постанова Кабінету Міністрів України від 11.03.2020 р. № 211. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/211-2020-%D0%BF>

³Про встановлення карантину з метою запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2, та етапів послаблення протиепідемічних заходів : Постанова Кабінету Міністрів України від 20 травня 2020 р. № 392. URL: <http://surl.li/cvzv>

⁴Про встановлення карантину та запровадження посиленних протиепідемічних заходів на території із значним поширенням гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2 : Постанова Кабінету Міністрів України від 22 липня 2020 р. № 641. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/641-2020-%D0%BF#Text>

в Україні діяв так званий карантин вихідного дня⁵, а на позачерговому засіданні уряду 9 грудня 2020 р. ухвалено рішення про продовження «адаптивного карантину» на території України до 28 лютого 2021 р. і запровадження посиленних карантинних обмежень («жорсткого карантину») з 8 по 24 січня включно (Постанова КМУ від 9.12.2020 р. № 1236 «Про встановлення карантину та запровадження обмежувальних протиепідемічних заходів з метою запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2»)⁶. Наразі «адаптивний карантин» в Україні продовжено до 30 квітня 2021 р.⁷.

Запроваджені такими рішеннями уряду обмежувальні заходи не торкаються діяльності **промислових підприємств** безпосередньо, тому більшість з них мають можливість продовжувати роботу. Проте викликані карантинном зниження загального попиту, падіння світових цін на сировину та логістичні проблеми спричинили скорочення обсягів виробництва та експортної діяльності, вивільнення частки працівників значною часткою промислових підприємств.

Світова пандемія коронавірусу поглибила глобальні процеси уповільнення економічної динаміки. За таких умов відкритість української економіки, її залежність від експорту та цін на сировину зумовили швидку негативну реакцію базових експортоорієнтованих виробництв промисловості.

Дослідження показників експорту промислової продукції засвідчує *скорочення експортних потоків продукції інвестиційного призначення металургійної та машинобудівної галузей*, тоді як обсяги експорту сировинної та харчової продукції навпаки переважно демонстрували зростання. Загалом у 2020 р. порівняно з 2019 р. зовнішній товарооборот України (у дол. США) знизився на 6,4 %, а обсяги товарного

⁵ Про внесення змін до Постанови Кабінету Міністрів України від 22 липня 2020 р. № 641 : Постанова Кабінету Міністрів України від 11 листопада 2020 р. № 1100. URL: <http://surl.li/tqwm>

⁶ Про встановлення карантину та запровадження обмежувальних протиепідемічних заходів з метою запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2 : Постанова КМУ від 09.12.2020 р. № 1236. URL: <http://surl.li/iefw>

⁷ Про внесення змін до деяких актів Кабінету Міністрів України : Постанова КМУ від 17.02.2021 р. № 104. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-vnesennya-zmin-do-deyakih-aktiv-kabinetu-ministriv-ukrayini-104-170221>

експорту – на 1,7 %⁸. Зокрема експорт чорних металів у 2020 р. порівняно з 2019 р. скоротився на 12,1 %, виробів з чорних металів – на 14,9 %, товарів органічної хімії – на 21,7 %, неорганічної – на 6,8 %, електротоварів – на 5,9 %. Серед технологічної продукції з відносно високою доданою вартістю обсяги експорту зросли у групі 88 (літальні, космічні апарати та їх частини) – на 131,0 %, групі 89 (судна, човни та інші плавучі засоби) – на 8,2 %, групі 31 (мінеральні добрива) – на 67,5 %, групі 30 (фармацевтичні товари) – на 6,9 %, групі 84 (реактори ядерні, котли та машини) – на 6,7 %. В умовах глобальної невизначеності негативна динаміка може швидко поширитися на інші промислові виробництва з високою залежністю від експортних ринків, якими є окремі підгалузі видобувної, легкої, деревообробної та інших галузей (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Частка продукції, реалізованої за межами України, у загальних обсягах реалізації відповідних галузей промисловості у 2019 р., %

⁸ Тут і далі показники зовнішньої торгівлі України представлено за даними Державної митної служби України.

У **металургії** пікове падіння виробництва спостерігалось у березні–травні (рис. 2.2), що викликано поєднанням наступних внутрішніх та зовнішніх чинників:

- *зниження попиту на металопродукцію у світі* внаслідок зупинення роботи прокатних заводів, що є основними споживачами українських сталевих напівфабрикатів; зупинення безпрецедентної кількості автомобільних заводів у Європі; скорочення кількості бурових установок через падіння цін на нафту, що зменшує попит на трубну продукцію тощо;
- *світове зниження цін на металопродукцію та брухт*, що активно використовують конкуренти України як сировину для металургії; у результаті вітчизняні підприємства, що переважно використовують значно дорожчу за брухт залізорудну сировину, втрачають цінову конкурентоспроможність на світових ринках;
- *значні протекціоністські обмеження для експорту української металопродукції* з боку країн ЄС, США, Євразійського економічного союзу, Індії, Пакистану, Єгипту, Канади тощо; коронакриза стала поштовхом для появи нових ініціатив щодо запровадження імпорتنих та захисних обмежень;
- *загострення внутрішніх логістичних проблем українських металургійних підприємств* через часті зриви строків виконання їх замовлень на перевезення продукції з боку державних транспортних компаній, насамперед ПАТ «Укрзалізниця» та морських портів, що призводить до гальмування виробничих процесів та невчасного виконання зобов'язань перед контрагентами.

Проте вже у червні 2020 р. темпи падіння виробництва у галузі дещо уповільнилися, а експорт чорних металів, котрий є другою за обсягом групою українського експорту після зернових, у літні місяці продемонстрував зростання, що пояснювалося насамперед поновленням відкладеного попиту на сталеву та чавунну продукцію з боку Китаю, який значно випереджає інші країни за темпами економічного відновлення. Відновлення попиту сприяло пом'якшенню негативної динаміки у виробництві основних видів продукції за підсумками 2020 р.

Пандемія коронавірусу посилила негативні тенденції у **машинобудуванні**, яке протягом багатьох років перебуває у кризовому стані. Найгірші результати галузь продемонструвала у квітні 2020 р., коли різкого падіння зазнали всі підгалузі (рис. 2.3).

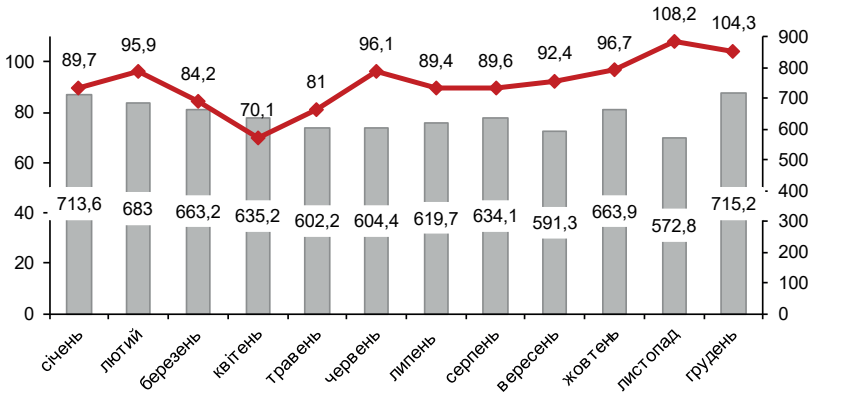


Рис. 2.2. Індеси промислової продукції у металургії, % до відповідного місяця попереднього року (основна вісь) та експорт чорних металів, млн дол. США (допоміжна вісь), в Україні у 2020 р.

Джерело. Державна служба статистики України.

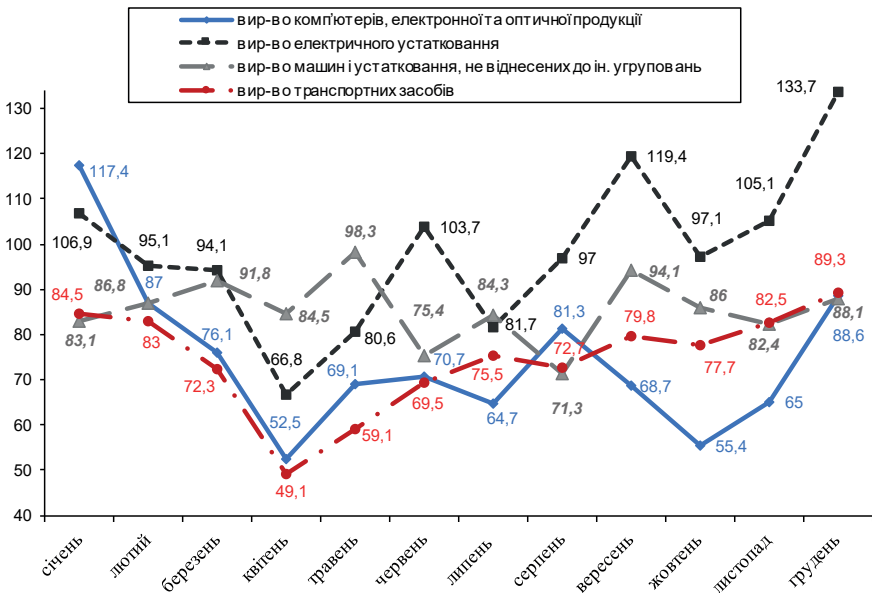


Рис. 2.3. Індеси промислової продукції у підгалузях машинобудування у 2020 р., % до відповідного місяця попереднього року

Джерело. Державна служба статистики України.

Визначальним чинником поглиблення кризи стало скорочення як внутрішнього, так і зовнішнього попиту на інвестиційну машинобудівну продукцію (промислове обладнання, транспортні засоби тощо) та на продукцію для кінцевих споживачів (легкові авто, побутову техніку тощо) в умовах глобальної невизначеності. Починаючи з травня, глибина падіння зменшувалася в усіх підгалузях, проте приріст виробництва відбувся лише у виробництві електричного устаткування.

Крім експортоорієнтованих виробництв, залежних від зовнішньоекономічної кон'юнктури, **негативні наслідки карантинних обмежень швидко позначилися на результатах діяльності галузей, в яких більшу частку доданої вартості забезпечують МСП** (рис. 2.4): легкої, деревообробної промисловості, у виробництві гумових і пластмасових виробів, іншої неметалевої мінеральної продукції.

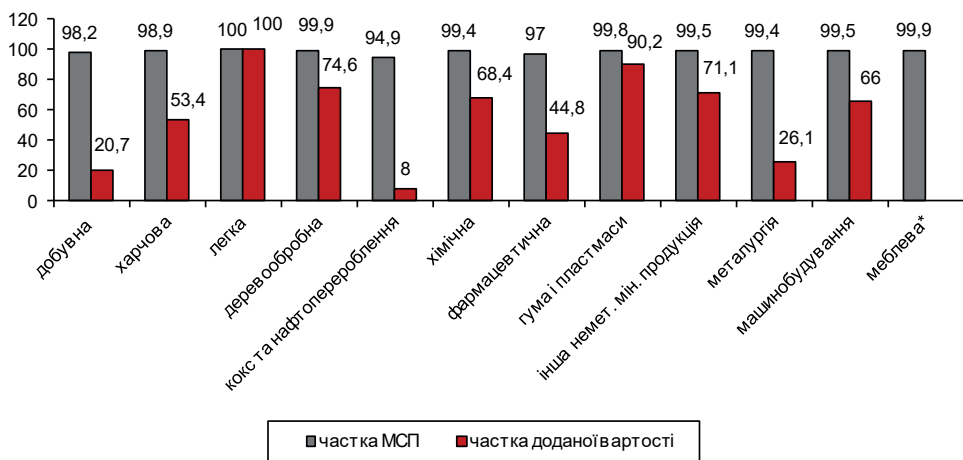


Рис. 2.4. Частки МСП та створеної ними доданої вартості у відповідних галузях у 2018 р.

Джерело. Державна служба статистики України.

Примітка. * Дані щодо частки доданої вартості відсутні.

Значна частка МСП у промисловості мають обмежені запаси обігових коштів та глибокі «фонові» проблеми, що загострилися з початком коронакризи. У легкій промисловості – це низька інвестиційна спроможність та конкурентний тиск, зокрема з боку контрабандної про-

дукції та секонд-хенду; у деревообробній – недосконалість внутрішнього ринку деревини та проблеми підприємств із забезпеченістю сировиною; у виробництві гумових та пластмасових виробів – висока імпортозалежність та відсутність інноваційних зрушень; у виробництві іншої неметалевої мінеральної продукції – високий конкурентний тиск за недостатньої конкурентоспроможності продукції тощо.

Пандемія коронавірусу, а також карантинні обмеження негативно позначилися на становищі **агровиробників** (включаючи дрібні селянські господарства) та на споживачах сільськогосподарської продукції.

Зокрема внаслідок застосування заходів, спрямованих на запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2 (Постанова КМУ від 11.03.2020 р. № 211 з наступними змінами), можливості торгівлі на сільськогосподарських ринках були різко обмежені. Постановою передбачено, що торгівля продуктами харчування дозволена «за умови забезпечення персоналу (зокрема захист обличчя та очей) та відвідувачів засобами індивідуального захисту, зокрема респіраторами або захисними масками, у тому числі виготовленими самостійно, перебування в приміщенні не більше одного відвідувача на 10 кв. метрів торговельної площі, а також дотримання інших санітарних та протиепідемічних заходів». Постановою головного державного санітарного лікаря України (ГДСЛУ) від 30.03.2020 р. № 5⁹ діяльність таких ринків було дозволено лише за дотримання низки умов: перебування на ринку не більше одного відвідувача на 20 кв. м торгової площі; дотримання відстані між покупцями в черзі не менше 5 м; забезпечення персоналу і покупців засобами індивідуального захисту; для ринків вихідного дня – забезпечення відстані між місцями торгівлі не менше 3 м – що вже фактично унеможливило роботу ринків з дотриманням таких умов. Проте 13 квітня 2020 р. цю Постанову було скасовано «у зв'язку з наявними фактами порушення протиепідемічних заходів при здійсненні торгівлі на ринках»¹⁰. Постановою ГДСЛУ від 16.04.2020 р.

⁹Про внесення змін до Постанови Головного державного санітарного лікаря України від 26 травня 2020 р. № 7 : Постанова ГДСЛУ від 30.03.2020 р. № 5. URL: <https://moz.gov.ua/uploads/ckeditor/документи/Головний Санітарний лікар/pdf>

¹⁰Скасування Постанови ГДСЛУ від 30.03.2020 р. № 5 : Постанова ГДСЛУ від 13 квітня 2020 р. № 9. URL: <https://moz.gov.ua/uploads/ckedito/гдокументи/Головний Санітарний лікар/pdf>

№ 10 місцевим органам виконавчої влади, органам місцевого самоврядування було рекомендовано «заборонити функціонування ринків (продовольчих, непродовольчих та змішаних)»¹¹.

Як наслідок торгівля на переважній більшості роздрібних сільськогосподарських ринків в Україні у весняний період фактично була зупинена. Враховуючи, що, за експертними оцінками, саме на продовольчих ринках зазвичай реалізується близько 85 % ранніх овочів і ягід, це зумовило проблеми зі збутом вирощеної продукції, позбавило споживачів джерел постачання продовольчих товарів і поставило у скрутне фінансове становище дрібних фермерів та селян.

У цілому найбільш відчутними негативними ефектами від запровадження карантинних заходів для аграрного сектору стали такі.

- Звуження каналів реалізації продукції сільськогосподарськими виробниками. Якщо ланцюги «виробник – переробник – продуктові магазини» чи «виробник – продуктовий магазин» з впровадженням карантинних заходів збереглися, то ланцюги «виробник – громадський заклад харчування» або «виробник – виробник напівфабрикатів / виробник продукції швидкого харчування» були порушені. Великих збитків зазнали дрібні виробники, які втратили від заборони діяльності сільськогосподарських ринків й традиційних щотижневих сільськогосподарських ярмарків, а також ті, які постачали свою продукцію до ресторанів, закладів швидкого харчування та інших закладів, котрі були закриті на час карантину.
- Часткова або повна втрата врожаю ранньої сезонної трудомісткої сільськогосподарської продукції сільгоспвиробниками через неможливість залучення підприємствами додаткового сезонного персоналу для проведення посівних робіт і робіт зі збору продукції.
- Погіршення раціону харчування населення через дефіцит ранньої сільськогосподарської вітамінізованої продукції та завищені ціни на відповідну імпортовану продукцію, зниження асортименту продуктів харчування (адже населення було вимушене купувати продукти харчування лише у продуктових магазинах).

¹¹Щодо протидії поширенню коронавірусної хвороби (COVID-19) в місцях торгівлі : Постанова ГДСЛУ від 16.04.2020 р. № 10. URL: <https://moz.gov.ua/uploads/skeditor/документи/Головний Санітарний лікар/pdf>

- Зростання дефіциту на компоненти кормів для сільськогосподарських тварин через спекулятивні дії їх виробників на внутрішньому ринку та зростання вартості на іноземну продукцію.
- Дефіцит працівників під час збирання ранніх плодово-ягідних культур. Якщо у попередні роки брак кадрів у цій сфері здебільшого був пов'язаний з виїздом робочої сили за кордон, то у поточному році дефіцит спричинений запровадженням карантинних вимог щодо обмеження кількості одночасно працюючих робітників.

Зазначимо, що Постановою КМУ від 29.04.2020 р. № 313 «Про внесення змін до постанови КМУ від 11.03.2020 р. № 211» з 30.04.2020 р. *було дозволено роботу агропродовольчих ринків під час карантину*, але за умови дотримання низки вимог. Контроль за дотриманням продовольчими ринками протиепідемічних вимог було покладено на представників Держпродспоживслужби. **Проте в умовах високих епідемічних ризиків та додаткових вимог протиепідемічної безпеки відновлення у повному обсязі ринкової торгівлі аграрною продукцією є неможливим, а навіть часткове відновлення виявилось вельми вартісним та організаційно обтяжливим, особливо для невеликих населених пунктів**¹².

Таким чином, ситуація, що склалася, містить загрози, пов'язані з погіршенням рівня продовольчої безпеки України, руйнуванням дрібного аграрного бізнесу, загостренням соціальної напруженості¹³, тінізацією ринку агропродукції, що погіршує можливості протиепідемічного контролю цього процесу, провокує зростання цін на агропродукцію у торговельних мережах, стимулює її імпорт.

Транспорт є одним із секторів, що найбільше постраждали від пандемії COVID-19 через неможливість здійснювати свій основний вид діяльності.

Постанова КМУ від 11.03.2020 р. № 211 «Про запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19,

¹² Щодо термінових заходів з підтримки дрібних селянських і фермерських господарств / Центр економічних і соціальних досліджень НІСД, Центр регіональних досліджень НІСД, квітень 2020 р. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/schodo-terminovikh-zakhodiv-z-pidtrimki-dribnikh-selyanskikh-i-fermerskikh>

¹³ «Будет война. Пойдем с вилами, лопатами и топорами» – торговцы с неработающего рынка в Больших Копанях готовы к решительным действиям. URL: <https://khersonmasternews.com.ua/post/-budet-vojna-pojdem-s-vilami-lopatami-i-toporami-torgovcy-s-nerabotayushogo-rynka-v-bolshih-kopanyah-gotovy-k-reshitelnym-dejstviyam>

спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2 (зі змінами)», за окремими винятками, запровадила обмеження регулярних та нерегулярних перевезень пасажирів в Україні, яке, відповідно до Постанови КМУ від 20.05.2020 р. № 392 «Про встановлення карантину з метою запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2» було скасоване. Розпорядженням КМУ від 13.03.2020 р. № 288-р було тимчасово закрито пункти пропуску (пункти контролю) через державний кордон (перелік таких пунктів пропуску та контролю визначено у Додатку 1 до Розпорядження).

Унаслідок зменшення споживання й уповільнення розвитку української та світової економік скоротилися обсяги вантажних перевезень, які, у середньому, протягом дії карантину (березня–жовтня 2020 р.) склали 14,3 % (щодо березня–жовтня 2019 р.) або 55,9 млн т (рис. 2.5).

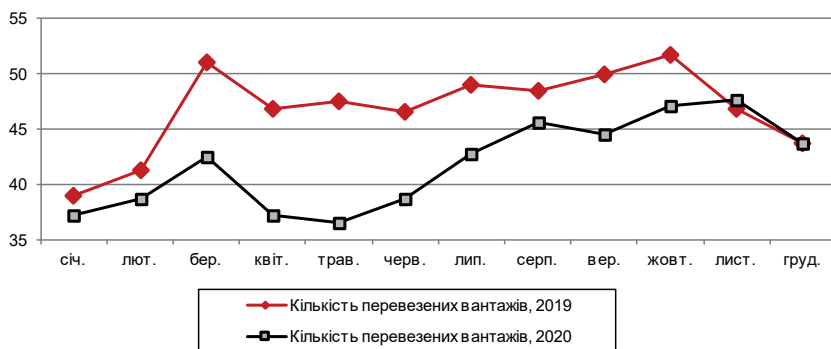


Рис. 2.5. Обсяги вантажних перевезень під час дії карантинних обмежень, млн т

Примітка: без урахування трубопровідного транспорту.

Найбільші втрати зафіксовано у пасажирському транспорті внаслідок запровадження обмежень на перевезення всіма видами транспорту, крім приватного автомобільного. Загалом протягом березня–жовтня 2020 р. кількість перевезених пасажирів скоротилася на 51,0 %, або на 1398,2 млн пас. (рис. 2.6).

Після введення адаптивного карантину (у травні 2020 р.) спостерігалось поступове нарощування обсягів перевезених вантажів і кількості перевезених пасажирів.

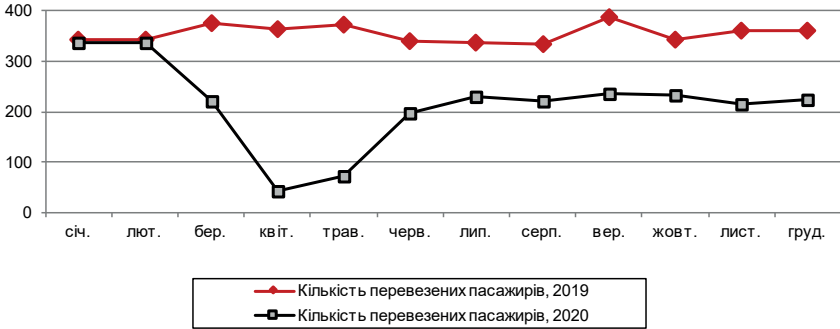


Рис. 2.6. Обсяги пасажирських перевезень під час дії карантинних обмежень, млн пас.

Після майже повної зупинки діяльності авіаційного транспорту внаслідок запровадження карантинних обмежень на міжнародні пасажирські авіаційні перевезення у II півріччі 2020 р. у зв'язку зі зростанням кількості хворих на COVID-19, було запроваджено заборону на в'їзд в Україну для іноземців, яка діяла з 16.03.2020 р. по 28.09.2020 р. Унаслідок цього компанія Ryanair у вересні скасувала 70 % всіх своїх маршрутів в Україні, а компанія Wizz Air у листопаді 2020 р. скасувала рейси з України за 24 напрямками^{14,15}. Пасажиропотік міжнародного аеропорту «Бориспіль» у 2020 р. скоротився на 34 % або на 10,1 млн пас.¹⁶ За даними найбільшого українського авіаперевізника «Міжнародні авіалінії України», загальна кількість перевезених пасажирів у 2020 р. скоротилась майже учетверо порівняно із 2019 р.¹⁷

Зменшення обсягів перевезень безпосередньо негативно вплинуло на прибутковість компаній, що працюють у транспортному секторі. За інформацією ДП «Укрзалізниця»¹⁸, щомісячні збитки від

¹⁴ Ryanair у вересні скасує 70 % маршрутів з України: що трапилося. URL: <http://surl.li/ubvo>

¹⁵ Wizz Air скасував 24 рейси з України у листопаді. URL: <http://surl.li/ubvv>

¹⁶ Як «Бориспіль» пережив 2020-й, і що буде з авіаперевезеннями в майбутньому. URL: <http://surl.li/ubvn>

¹⁷ МАУ підсумувала роботу в 2020 році. URL: <https://www.flyuia.com/it/ua/news/2020/uia-summed-up-the-results-of-2020>

¹⁸ В Укрзалізниці назвали суму втрат через карантин. URL: <https://rubryka.com/2020/06/28/v-ukrzaliznytsi-nazvaly-sumu-vtrat-cherez-karantyn/>

запроваджених карантинних обмежень лише у пасажирських перевезеннях складають 1 млрд грн (дані станом на червень 2020 р.) Загалом за підсумками 2020 р. компанія очікує отримати 69 тис. грн прибутку, що майже на 3 млрд грн менше, ніж у 2019 р.¹⁹ Аналогічно щомісячні збитки міжнародного аеропорту «Бориспіль» складають близько 330 млн грн²⁰. Варто зазначити, що збитковість компаній є світовою тенденцією. Так, за даними спільноти європейських залізничних компаній (CER), залізнична галузь ЄС у 2020 р. втратила 26 млрд євро доходів, переважно у пасажирських перевезеннях²¹.

Іншим чинником, пов'язаним із пандемією COVID-19, що негативно впливав на транспортний сектор України, стало, зокрема, зниження кредитних рейтингів і спроможності українських транспортних компаній залучати інвестиції. Так, у квітні 2020 р. міжнародне рейтингове агентство «S&P Global Rankings» знизило кредитний рейтинг ДП «Укрзалізниця» з позначки В- до ССС з негативним прогнозом²². Це відбулося через обмеження здатності підприємства генерувати фінансові потоки, достатні для обслуговування її заборгованості на тлі коронавірусної пандемії. Проте після реструктуризації боргу компанії перед «Сбербанком» України рейтинг знову було підвищено, але інвестиційна привабливість ДП «Укрзалізниця» погіршилася²³.

2.2. Прогнозовані наслідки коронакризи для реального сектору

Негативний вплив коронакризи на більшість секторів світової економіки, за оцінками експертів, виявиться гіршим за ефект фінансово-економічної кризи 2008 р.²⁴, тому відновлення буде тривалішим та потребуватиме значно більших ресурсів.

¹⁹ Запланований чистий прибуток УЗ на 2020 рік – 69 тис. грн. URL: <http://surl.li/ubvq>

²⁰ Аеропорт «Бориспіль» підрахував збитки за період карантину. URL: <http://surl.li/ubvl>

²¹ Залізнична галузь ЄС у 2020 році втратила 26 мільярдів євро доходів через пандемію. URL: <https://www.railinsider.com.ua/zaliznychna-galuz-yes-u-2020-roczivtratyla-26-milyardiv-yevro-dohodiv-cherez-pandemiyu/>

²² S&P понизило рейтинг Укрзалізнички до «ССС» с прогнозом «негативный» ввиду ухудшения ликвидности. URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/653982.html>

²³ Рейтингове агентство Standard & Poor's підвищило довгостроковий кредитний рейтинг Укрзалізнички до рівня «В-». URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3072090-standard-poors-pidvisilo-kreditnij-rejting-ukrзалізнички.html>

²⁴ Latest update of our corona economic impact series. URL: <http://surl.li/ubvu>

Тісний зв'язок виробничого сектору з найбільш ураженими коронакризою індустріями (торгівля, транспорт тощо) разом з безпосередніми втратами промислових підприємств у господарській діяльності прогнозовано поглибить кризові тенденції, що позначилися у світовій промисловості задовго до початку пандемії. Найвідчутнішими для промисловості України стануть такі аспекти впливу коронакризи.

1. Подальше зниження попиту на основні позиції українського промислового експорту – продукцію металургії, машинобудування, хімічної галузі тощо через згортання багатьма європейськими партнерами інвестиційних програм, переорієнтацію на споживання продукції місцевих виробників унаслідок посилення урядами протекціоністської політики, а також ужорсточення конкуренції на експортних ринках. За даними *World Steel Association*, у 2020 р. світове виробництво сталі скоротилося на 0,9 %²⁵. За прогнозами *World Steel Association*, світовий попит на сталь у 2021 р. зросте порівняно з 2020 р. лише на 4,1 %. У розвинених економіках після падіння на 14,9 % у 2020 р. попит на сталь у 2021 р. зросте на 7,9 %, у тих, що розвиваються (за винятком Китаю, де після зростання у 2020 р. на 8 % попит у 2021 р. суттєво не підвищуватиметься), – на 10,6 % після падіння на 12,3 % у 2020 р. У машинобудуванні найбільші збитки прогноуються для автомобільного сектору, тоді як підгалузі будівельної та агропромислової техніки відновлюватимуться швидше²⁶. Наслідком падіння світового попиту для України стане подальше скорочення обсягів промислового виробництва в експортоорієнтованих галузях і відповідне зменшення податкових та валютних надходжень до бюджету.

Попри збереження у майбутньому стабільного світового попиту на харчову продукцію, нарощуванню присутності української харчової продукції на світових ринках заважатиме недостатня номенклатура товарів глибокого перероблення та збереження сировинної орієнтації експорту. За таких умов навіть істотне збільшення обсягів експорту не забезпечить якісних змін його структури та необхідних темпів зростання валютних надходжень.

²⁵ Global crude steel output decreases by 0.9 % in 2020. URL: <https://www.worldsteel.org/media-centre/press-releases/2021/Global-crude-steel-output-decreases-by-0.9--in-2020.html>

²⁶ Worldsteel Short Range Outlook October 2020. URL: <https://www.worldsteel.org/media-centre/press-releases/2020/worldsteel-Short-Range-Outlook-October-2020.html>

Обмеження доступу української промислової продукції на світові ринки на тлі посилення конкуренції за ринки збуту здійснюватиметься не лише у спосіб запровадження тарифних обмежень, але й створенням нетарифних бар'єрів. Так, запланований ЄС у стратегічному документі *The European Green Deal* перехід до вуглецево нейтральної економіки до 2050 р. передбачає впровадження мита на імпорт продукції, виробленої з високими викидами вуглецю (*carbon border tax*), до країн ЄС для захисту національних виробників та запобігання виведенню екологічно «брудних» виробництв за кордон. Не виключено, що й інші країни наслідуватимуть такий приклад.

2. Вичерпання фінансових ресурсів підприємств для ведення господарської діяльності в умовах зниження прибутків чи отримання збитків унаслідок падіння продажів. Найгіршою ситуація буде для промислових МСП, що є набагато уразливішими за великий бізнес з погляду швидкості вичерпання фінансових ресурсів, адже промисловий сектор поки що слабо реагує на запроваджені в Україні фінансові інструменти підтримки малого підприємництва. Зокрема переважну більшість учасників запроваджені на початку 2020 р. державної кредитної програми «Доступні кредити 5-7-9 %»²⁷ складають підприємства сільського господарства (58 %), тоді як частка підприємств переробної промисловості становить лише 14 %²⁸. Реалізована в Україні з квітня 2020 р. програма надання державної допомоги по частковому безробіттю на період здійснення заходів щодо запобігання виникненню та поширенню коронавірусної хвороби (COVID-19)²⁹ також не мала суттєвого позитивного впливу на зменшення безробіття у промисловості – за період її реалізації на підприємства переробної промисловості припадає лише 13 % усіх працевлаштованих³⁰.

²⁷ Про затвердження Порядку надання фінансової державної підтримки суб'єктам мікропідприємництва та малого підприємництва : Постанова КМУ від 24.01.2020 р. № 28. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-poryadku-nadannya-finansovoyi-derzhavnoyi-pidtrimki-subyektam-t240120>

²⁸ Підсумки тижня за результатами програми «Доступні кредити 5-7-9 %»: 309 нових кредитів на суму майже в мільярд гривень. URL: <http://surl.li/ubwi>

²⁹ Програму розпочато на виконання Закону України від 30.03.2020 р. № 540-IX «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, спрямованих на забезпечення додаткових соціальних та економічних гарантій у зв'язку з поширенням коронавірусної хвороби (COVID-19)»

³⁰ 348 тисяч робочих місць вже вдалось зберегти завдяки програмі по частковому безробіттю. URL: <http://surl.li/ubwj>

Фінансову кризу у промисловості дещо пом'якшуватиме розпочата в Україні реалізація масштабних державних інфраструктурних проєктів. Наприклад, розбудова закладів освіти, медичної допомоги та до-ріг у рамках проєкту Президента України «Велике будівництво» може стати важливим інструментом активізації внутрішнього попиту на будівельну, металургійну, машинобудівну та інші види промислової продукції національних виробників.

Загроза дефіциту фінансових ресурсів протягом наступних років залишатиметься актуальною навіть для найрозвиненіших економік світу. В умовах зростання толерантності до протекціоністських заходів активне використання урядами розвинених країн та тих, що швидко розвиваються, різноманітних інструментів підтримки вітчизняного виробника – державних гарантій, податкових, кредитних, митних преференцій, експортної підтримки, субсидування тощо, – забезпечує безперечні переваги під час подолання наслідків коронакризи порівняно з країнами, які не мають можливості підтримувати економіку грошима. Найбільша увага приділяється саме підтримці МСП. Так, ЄС виділяє 1 млрд євро бюджетних коштів на гарантії Європейському інвестиційному фонду для допомоги близько 100 тис. європейських МСП³¹. Для цього використовуватимуться такі інструменти як *COSME*, *Horizon-2020*, *InnovFin SME* тощо.

3. Поглиблення інвестиційної кризи у промисловості внаслідок ймовірного прискорення процесів виведення ПП іноземними країнами та скорочення обсягів їх інвестування у наступні роки, а також погіршення інвестиційної спроможності внутрішніх інвесторів та відтермінування промисловими підприємствами інвестиційних планів через зниження прибутків. За попередніми прогнозами ООН, коронакриза спричинить скорочення прямих іноземних інвестицій у світі на 30–40 %³². У переробній промисловості найбільшими реципієнтами ПП є металургія, де накопичено 18,6 % загальних обсягів ПП у промисловості, та харчова промисловість (16,2 %). Решта галузей хронічно недоотримують інвестування.

³¹ Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Central Bank, the European Investment Bank and the Eurogroup. Coordinated economic response to the COVID-19 Outbreak. URL: <http://surl.li/ubws>

³² Global FDI flows forecast slashed further. URL: <http://surl.li/ubwq>

Разом з тим слабкі місця й проблеми, з якими зіткнулася Україна під час боротьби з коронавірусом, та запровадження карантинних заходів активізуватимуть окремі секторальні вектори державної економічної політики, спрямовані, зокрема, на **зміцнення спроможності медичної, хіміко-фармацевтичної галузей, прикладної біології та вірусології**. Важливо, що у 2019 р. з країн ЄС Україна імпортувала 72,9 % фармацевтичної продукції від загального обсягу імпорту, що створює значні загрози для національної безпеки у разі запровадження ЄС обмежувальних заходів щодо її експорту за межі Єдиного ринку. Тому випереджальний розвиток усіх сегментів виробництва, пов'язаних із забезпеченням здоров'я нації та здатності України протистояти пандемічним загрозам, посилення спроможності наукового та промислового секторів генерувати нові методи боротьби із сучасними загрозами з перспективою їх впровадження вітчизняними промисловими підприємствами належить до першочергових пріоритетів соціально-економічної політики.

Водночас перспективи у цьому напрямі визначатимуться прогресом інтеграції України до європейського дослідного простору. Так, ЄС запускає 17 дослідних проєктів, спрямованих на вивчення та подолання коронавірусу, із загальним фінансуванням 47,5 млн євро³³. Ці проєкти виконуватимуться в межах програми «Горизонт–2020», учасником якої є також Україна. Зазначена програма відкриває українським дослідникам широкі можливості для участі в міжнародних проєктах, набуття безцінного досвіду співпраці з провідними науковцями світу та отримання фінансування для розвитку в Україні сучасних наукових напрямів.

Вплив коронакризи на аграрний сектор та населення України у перспективі виявлятиметься таким чином.

- Посилення структурних диспропорцій щодо виробництва сільськогосподарської продукції. Сільськогосподарські виробники у подальшому формуватимуть власну стратегію розвитку з набутого нині досвіду, який засвідчив перспективність виробництва високоприбуткових сільськогосподарських культур зернової й олійної груп. Як наслідок, під загрозою перебуватиме подальший

³³European Commission research actions on Coronavirus. URL: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/research_and_innovation/research_by_area/documents/ec_rtd_coronavirus-factsheet.pdf

розвиток тваринницької галузі, а також дрібних виробників, які через втрату традиційних каналів збуту зазнають суттєвих фінансових збитків. Зокрема, якщо поголів'я ВРХ у сільськогосподарських підприємствах на 01.04.2020 р. становило 1031,6 тис. голів, то вже на 01.12.2020 р. – 1004,1 тис. голів, у господарствах населення – 2335,0 тис. голів та 2144,1 тис. голів відповідно.

- Банкрутство частки сільськогосподарських виробників, які займалися виробництвом сезонної продукції. В Україні близько 80 % овочів та городини продається на сільськогосподарських ринках малими сільськогосподарськими товаровиробниками, які внаслідок карантинних обмежень не допущені до мереж продовольчих супермаркетів³⁴. Така проблема має загальносвітовий характер, оскільки через заборону вільного пересування трудових ресурсів між країнами виробники такої продукції не спроможні ані зібрати вирощений урожай, ані його реалізувати. Відтак виникають ризики подальшої концентрації агровиробництва та втрати сегментів орієнтованого на споживчий ринок дрібно-товарного виробництва (насамперед овочів, ягід та фруктів), яке, крім іншого, важливе для забезпечення зайнятості та доходів сільського населення.
- Погіршення продовольчої безпеки держави. Зниження асортименту продуктів харчування через зміни у структурі сільськогосподарського виробництва й банкрутство окремих сільгоспвиробників, а також втрата населенням стабільних доходів погіршать раціон харчування та змістять баланс споживання на користь хлібобулочної продукції й напівфабрикатів унаслідок зменшення споживання тваринницької продукції, риби й сезонних продуктів.
- Загострення світової продовольчої кризи. Незважаючи на те, що у вересні 2020 р. індекс продовольчих цін ФАО знизився на 2,5 пункти порівняно з груднем 2019 р. (з 101,5 пункта в грудні 2019 р. до 99,0 пункта у вересні 2020 р.), він все-таки є вищим на 5,2 пункта порівняно з вереснем 2019 р (коли індекс становив 93,8). Часткова або повна втрата доходів, можливі втрати продук-

³⁴ Коронавірус та виживання малого аграрного бізнесу – що загрожує товаровиробникам. AgroPolit.com. 23 березня 2020 р. URL: <https://agropolit.com/news/15806-koronavirus-ta-vijivannya-malogo-agrarnogo-biznesu--scho-zagrojuje-tovarovirobnikam>

ції під час транспортування – чинники, які збільшать кількість населення, яке стикнулося з проблемою недоїдання (як в Україні, так і в окремих країнах світу). 21.04.2020 р. виконавчий директор Всесвітньої продовольчої програми Девід Біслі заявив, що «світ стикається не лише з глобальною пандемією в галузі охорони здоров'я, але і з глобальною гуманітарною катастрофою». До 135 млн людей, які постійно відчують нестачу їжі, ймовірно можуть долучитися 130 млн людей внаслідок пандемії, викликані коронавірусом COVID-19³⁵. За таких умов надзвичайно важливо правильно здійснити розподіл продовольчих ресурсів між країнами, що виробляють їх з надлишком, і країнами, що відчують їх нестачу. Крім того, по-іншому варто підійти до заборони пересування трудових ресурсів між країнами для забезпечення виконання всіх необхідних технологічних операцій щодо вирощування й збирання сільськогосподарської продукції.

- Порушення традиційних умов торгівлі на світовому продовольчому ринку. Внаслідок закриття кордонів і встановлення обмежень на зовнішньоекономічну діяльність окремими країнами світовий продовольчий ринок припинив бути глобальним і відкритим. Поширюються явища, коли фермери однієї країни внаслідок експортних обмежень втрачали прибутки, тоді як для країн, що імпортували продукти харчування, характерним є зростання цін на них аж до дефіциту деяких товарів. Зокрема, за повідомленням економіста інвестиційного центру Продовольчої та сільськогосподарської організації ООН (ФАО) А. Ярмака, порушення логістичних ланцюгів призводить до простою суден протягом кількох тижнів, що часто спричинює часткове або навіть повне псування продуктів, які перевозяться. Схожі проблеми виникають і при постачанні агропродукції автотранспортом та іншими видами транспорту³⁶.

³⁵ Найбільша в світі гуманітарна організація, Всесвітня продовольча програма (ВПП), була удостоєна Нобелівської премії миру за роботу по боротьбі з голодом і за внесок у побудову миру в зонах конфлікту. Нобелівський комітет також визнав лідируючу роль ВПП у боротьбі з використанням голоду як знаряддя війни. Українське право. 14.10.2020. URL: <https://news.un.org/en/story/2020/04/1062272>

³⁶ Ярмак А. Коронавирус, глобальный экономический кризис и их влияние на агробизнес (часть 1). URL: <https://east-fruit.com/blog/article/koronavirus-globalnyy-ekonomicheskyy-krizis-i-ikh-vliyanie-na-agrobiznes-chast-1>

Функціонування **транспортного сектору** України у найближчому майбутньому зумовлюватиметься факторами, дія яких продовжуватиметься і після закінчення пандемії COVID-19.

Так, **відновлення міжнародних пасажиропотоків відбудуватиметься повільно** через побоювання подальшого розповсюдження вірусу. За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (*International Air Transport Association – IATA*), глобальні авіаційні пасажирські перевезення у 2020 р. зменшилися на 75,6 % порівняно із 2019 р.³⁷ За даними Всесвітньої туристичної організації (*United Nations World Tourism Organization – UNWTO*), у 2020 р. обсяги міжнародного туризму скоротилися на 26 %³⁸. Отже, негативні тенденції в авіаційному транспорті України триватимуть, обсяги транзитних залізничних пасажирських перевезень дальнього сполучення зменшуватимуться, а круїзне судноплавство може зазнати катастрофічного скорочення.

Нестача кваліфікованого персоналу внаслідок його звільнень транспортними підприємствами через неспроможність вчасно сплачувати заробітну платню зумовлюватиме його міграцію до інших видів діяльності або до інших країн. Так, з 1 липня 2020 р. ДП «Укрзалізниця» запровадила чотириденний робочий тиждень для певних категорій своїх працівників, а з 19 березня 2020 р., у зв'язку із уведенням карантину, було призупинено виплату одноразових заохочень, надбавок та виплат, а також компенсування вартості оренди житла^{39,40}. Наразі повний робочий тиждень та соціальні виплати компанією відновлено, але певна частка персоналу вже могла переорієнтуватись на інші, більш привабливі, робочі місця в інших галузях, або за кордоном. Аеропорт «Бориспіль» внаслідок скорочення доходів через припинення авіасполучення планує скоротити 20 % своїх працівників (700 осіб)⁴¹. Через

³⁷ 2020 Worst Year in History for Air Travel Demand. URL: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-02-03-02/>

³⁸ 2020: Worst year in tourism history with 1 billion fewer international arrivals. URL: <https://www.unwto.org/taxonomy/term/347>

³⁹ Укрзалізниця переводить частину працівників на чотириденний робочий тиждень. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3054498-ukrzalznica-perevodit-castinu-pracivnikiv-na-cotiridennij-robocij-tizden.html>

⁴⁰ Скорочення виплат та мільярдне збитки зразка 2015 року: як «Укрзалізниця» переживає карантин. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/03/31/658760/>

⁴¹ Аеропорт «Бориспіль» планує скоротити 700 працівників. URL: <https://www.depo.ua/ukr/money/aeroport-borispil-planue-skorotiti-700-pratsivnikiv-202006131174552>

загрозу банкрутства аналогічним чином діє і керівництво аеропорту «Київ» – планується скоротити 50 % персоналу⁴².

Відбуватиметься *зменшення частки вітчизняних перевізників на світових ринках транспортних послуг через загострення конкуренції* у зв'язку з перевищенням пропозиції над попитом. Протягом 2019 р. спостерігалась наявність незадіяних потужностей у сфері авіаційних та контейнерних перевезень; скорочення світового попиту і надалі актуалізуватиме цю проблему⁴³. Таким чином, можна прогнозувати скорочення обсягів транзитних вантажоперевезень територією України та відповідне зменшення доходів вітчизняних транспортних компаній.

Очікується *зменшення обсягів перевезень експортних вантажів* через скорочення споживання та «охолодження» світової економіки. Так, за даними ОЕСР, у 2020 р. зниження світового ВВП очікується на рівні 4,2 %⁴⁴ порівняно із 2019 р., у якому було зростання на 2,7 %. Найбільшу роль у цьому відіграло падіння попиту в КНР, США та країнах Єврозони, темпи зростання ВВП яких становитимуть 1,8 %, -3,7 % та 7,5 % відповідно. Зважаючи на те, що найбільшим споживачем українського експорту є ЄС, це неодмінно позначиться на вантажоперевезеннях, що здійснюються вітчизняним транспортним сектором.

Триватиме тенденція щодо *мінізації пасажирських перевезень*, насамперед автомобільним транспортом, через вимогу перевезення обмеженої кількості пасажирів за один рейс та витрачення часу на санітарну обробку салонів, що має наслідком додаткові витрати перевізників, які працюють офіційно.

Погіршиться ситуація зі станом основних засобів галузі через втрату вагомій частки основного джерела їх фінансування – власних коштів підприємств. Зазначимо, що затверджений фінансовий план ДП «Укрзалізниці» на 2020 р. передбачає здійснення капітальних інвестицій у розмірі 12,6 млрд грн, проте цей обсяг складає лише 24,6 %

⁴² Аеропорт «Київ» скорочує половину співробітників, щоб урятуватися від банкрутства. URL: <https://ua.112.ua/suspilstvo/aeroport-kyiv-skorochuie-polovynu-spivrobitykiv-shchob-vriatuvatyasia-vid-bankrutstva-541243.html>

⁴³ Deloitte New Zealand Ports and Freight Yearbook. URL: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/nz/Documents/icp/nz-en-2019-Ports-and-Freight-Yearbook.pdf>

⁴⁴ OECD Economic Outlook, Volume 2020 Issue 2. URL: https://www.keepeek.com//Digital-Asset-Management/oecd/economics/oecd-economic-outlook/volume-2020/issue-2_39a88ab1-en#page14

від потреби в них⁴⁵. З цієї суми 9,2 млрд грн передбачається профінансувати за рахунок власних коштів, що в умовах скорочення прибутків може виявитись надто оптимістичним. Але, навіть за умови виконання фінансового плану, стан основних засобів у галузі погіршуватиметься.

Загалом протягом січня–вересня 2020 р. капітальні інвестиції у транспорті, складському господарстві, поштовій та кур'єрській діяльності скоротилися на 53,2 % порівняно з аналогічним періодом 2019 р.

⁴⁵ «Укрзалізниця» у 2020 році планує витратити понад 12 млрд грн на капітальні інвестиції. URL: https://railinsider.com.ua/ukrzeliznyczya-u-2020-roczy-planuye-vytratyty-ponad-12-mlrd-grn-na-kapitalni-investyciyi/?fbclid=IwAR0529K8OZfj_Zrp-W2XsVOzicW-SFQFsBStWfHV_go-nPCHHlcmajK-Q0Mw

Розділ 3.

Реальний сектор економіки в умовах агресії РФ щодо України

Розгортання на території України російської збройної агресії, окупація частки Донецької, Луганської областей та АР Крим спричинили важкі економічні наслідки для реального сектору економіки України.

Для української **промисловості**, що протягом багатьох десятиліть розвивалася в умовах тісних коопераційних та зовнішньоекономічних зв'язків з РФ, ці наслідки стали особливо відчутними. Зокрема негативний вплив на українську промисловість виявився у такому.

Знищення частки промислового потенціалу внаслідок втрати контролю над підприємствами базових галузей промисловості – металургії, хімії та коксохімії, машинобудування, розташованими на непідконтрольних територіях Донецької, Луганської областей та в окупованому Криму. Окрім руйнування та вивезення на територію РФ українських промислових потужностей, уряди самопроголошених «республік» вдалися до «націоналізації» багатьох промислових підприємств й активно експлуатують промисловий потенціал України за допомогою прямих постачань сировини та комплектуючих з території РФ. *На непідконтрольних територіях залишилася значна кількість промислових підприємств* – металургійних і коксохімічних (ПАТ «Єнакієвський металургійний завод» з Макіївською філією; ПАТ «Алчевський металургійний комбінат»; ПрАТ «Донецьксталь» – металургійний завод»; ПАТ «Донецький металопрокатний завод»; ПрАТ «Донецький електрометалургійний завод»; ПАТ «Харцизький трубний завод»; ПАТ «Стахановський завод феросплавів»; ПАТ «Ясинівський коксохімічний завод»; ПрАТ «Макіївкокс»; ПрАТ «Єнакієвський коксохімпром»; ПАТ «Донецьккокс»; ПАТ «Алчевський коксохімічний завод»); хімічної галузі (серед інших – Горлівський ПАТ «Концерн Стирол», а також «Кримський Титан», з 2015 р. перейменований на «Юкрейніан Кемікал Продактс», який фактично контролюється російським ООО «Титановые инвестиции»).

Одразу після початку конфлікту понад третину промислового потенціалу ОРДЛО було вивезено до РФ⁴⁶. Україна втратила контроль над машинобудівними заводами Донецької та Луганської областей, які виробляли продукцію військового призначення (Сніжнянським машинобудівним заводом, Луганським патронним заводом, заводами «Топаз», «Юність» і «Точмаш»), що позбавило її стратегічних потужностей (зокрема високотехнологічних), водночас посилило позиції бойовиків щодо їх забезпечення військовим оснащенням і боєприпасами.

Нині більша частка промислових підприємств ОРДЛО контролюється зареєстрованим у Південній Осетії ЗАО «Внешторгсервис», яке пов'язує з С. Курченком. За оцінками, частка ЗАО «Внешторгсервис» в економіці самопроголошених «республік» становить близько 60 %. Зокрема, до переліку «націоналізованих» підприємств потрапили Донецький металургійний завод, Харцизький трубний завод, Алчевський металургійний комбінат, Єнакіївський металургійний завод і його макіївська філія, Макіївський коксохімічний завод, Ясинівський коксохімічний завод, Комсомольське рудоуправління, Докучаєвський флюсо-доломітний комбінат, «Краснодонвугілля» і багато інших підприємств. Сировина та комплектуючі для підприємств постачає Федеральне агентство з державних резервів РФ. Таким чином, на території ОРДЛО сформовано промисловий анклав, у якого є керуючий холдинг (Внешторгсервис), налагоджено канал постачань російської сировини, логістичний комплекс і широкі можливості для збуту⁴⁷.

Скорочення промислового експорту за найважливішими видами продукції металургії та машинобудування внаслідок руйнування виробничих ланцюгів з підприємствами окупованих областей, запровадження РФ зовнішньоторговельних обмежень щодо української промислової продукції та блокування перевезень Азовським морем, яким перевозилося близько третини українського металургійного експорту.

Зокрема після окупації були порушені ланцюги «вугілля–кокс–метал», тому навіть ті металургійні заводи, що залишилися на неокупо-

⁴⁶ До Росії вивезли третину промислового потенціалу Донбасу. – П. Порошенко. URL: https://gazeta.ua/articles/np/_do-rosiyi-vivezli-tretinu-promislovogo-potencialu-donbasu-poroshenko/620472?mobile=false

⁴⁷ Іванова К. Безконтрольна металургія: як працюють заводи в Донецьку і Луганську. URL: <https://gmk.center/ua/posts/sirovinnij-pridatok-yak-pracujut-zavodi-na-nekontrolovanih-teritoriyah/>

ваній території, зазнали труднощів з постачанням сировини (коксу). У різний час проблеми виникали в «ММК ім. Ілліча» й МК «Азовсталь», оскільки більшість постачальників розташовано на лінії зіткнення (ПАТ «Авдіївський коксохімічний завод») або на окупованій території (ПАТ «Ясинівський коксохімічний завод», ПАТ «Донецьккокс»). Навіть після окупації кокс та антрацити імпортувалися в Україну з РФ. Проте з 1 червня 2019 р. РФ заборонила експорт цих та деяких інших товарів в Україну⁴⁸ за винятком отримання російськими експортерами спеціального дозволу від Мінекономіки РФ, що ставить під загрозу роботу українських металургів і коксохіміків. Крім того, серед останніх ініціатив, що значно вплинуть на українську металургію, є заборона на імпорт з України до РФ усіх видів трубної продукції та деяких інших позицій групи 73 (вироби з чорних металів)⁴⁹. Якщо у 2017–2018 рр. сукупна частка РФ в українському експорті означених позицій складала відповідно 21,8 % та 12,9 % (133,4 млн дол. та 100,8 млн дол. США), то у 2019 р. – 8,2 % (58,5 млн дол. США), а у 2020 р. – 6,9 % (38,4 млн дол. США).

Ослаблення позицій українських виробників на внутрішньому ринку України внаслідок агресивних дій російських конкурентів. Російські підприємства тривалий час безперешкодно нарощували свою присутність на українському ринку, витісняючи внутрішніх виробників завдяки демпінгу та імпорту в Україну промислової продукції (зокрема, добрив) в обхід санкцій через територію інших країн. Так, у 2014–2017 рр. українські виробники добрив фактично припинили виробництво через високі ціни на газ, чим скористалися російські виробники, почавши експортувати до України дешеві азотні добрива. Лише у лютому 2017 р. Мінекономіки України запровадило антидемпінгові мита на російські азотні добрива. З 1 липня 2019 р. Кабмін заборонив ввезення на територію України російських добрив та іншої продукції⁵⁰. Проте після того, як Україна перекрыла російським хіміч-

⁴⁸О внесении изменений в Постановление Правительства РФ от 29 декабря 2018 года № 1716-83 : Постановление правительства РФ от 18 апреля № 460-25.

⁴⁹О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 22 октября 2018 г. № 592 : Постановление Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2018 г. № 1716-83. Зокрема, заборона поширюється на продукцію позицій 7304, 7306, 7312, 7314, 7318, 7322.

⁵⁰Про внесення змін до переліку товарів, заборонених до ввезення на митну територію України, що походять з Російської Федерації : Постанова КМУ від 15 травня 2019 р. № 535. URL: <http://surl.li/ucbd>

ним корпораціям доступ на свій ринок, його стали активно захоплювати виробники добрив із Сербії, Болгарії, Грузії, Польщі, Туреччини, Литви, Білорусі. У всіх цих країнах росіяни або безпосередньо володіють хімічними підприємствами, або активно завозять туди свою сировину для перероблення⁵¹.

Посилення ризиків, пов'язаних з прихованою присутністю російського капіталу в українській промисловості, що в умовах гібридної агресії може бути використано для завдання шкоди українській економіці. Незважаючи на незначну частку російських інвестицій в українській промисловості за офіційною статистикою⁵², обсяги російського капіталу в інвестиціях з Кіпру та Нідерландів відстежити важко. За оцінками експертів, загальні обсяги російських інвестицій в економіці України коливаються у межах 6–9 % ВВП, тоді як за даними Державної служби статистики України вони є істотно нижчими – на рівні менше 3 % ВВП⁵³.

Попри те, що промисловість не належить до секторів з найбільшою присутністю російського капіталу в українській економіці, за деякими джерелами, російський бізнес зберігає прямий або опосередкований контроль над окремими підприємствами металургії, машинобудування, видобувної, харчової галузей тощо. Прикладом заподіяння шкоди українській промисловості та економіці російськими власниками українських промислових підприємств є ситуація, що склалася в алюмінієвій галузі, де росіяни протягом багатьох років зберігали контроль над ТОВ «Миколаївський глиноземний завод» та АТ «Запорізький алюмінієвий комбінат» – єдиними в Україні виробниками глинозему та сирого алюмінію відповідно. Після припинення російськими власниками роботи АТ «Запорізький алюмінієвий комбінат» ТОВ «Миколаївський глиноземний завод» втратив український ринок й опинився у повній залежності від російського. Згодом Україні вдалося повернути контроль над 68 % акцій АТ «Запорізький алюмінієвий комбінат», проте збитки та недоотримані бюджетом України прибутки залишаються невідшкодованими.

⁵¹ Хімічна реакція: чому хімпром загруз у кризі та до чого тут російський бізнес. URL: <https://mind.ua/publications/20208636-himichna-reakciya-chomu-himprom-zagruz-u-krizi-ta-do-chogo-tut-rosijskij-biznes>

⁵² За даними НБУ, станом на 30.09.2020 р. частка РФ у накопичених ПІІ у промисловості України склала 0,4 %, частка Кіпру – 18,5 %, Нідерландів – 25,1 %.

⁵³ Російський економічний слід в Україні. Аналіт. зап. Центру економічної стратегії. URL: <https://ces.org.ua/russias-economic-footprint-in-ukraine/>

Унаслідок гібридної війни, що веде РФ проти України, **аграрний сектор** зазнав втрат, що в кінцевому підсумку негативно вплинуло на показники галузі. Такими втратами є такі.

Скорочення посівних площ під сільськогосподарські угіддя. Порівняно з періодом до початку бойових дій втрачено понад 750 тис. га в АР Крим; у Донецькій області – близько 375 тис. га, у Луганській області – 215 тис. га, або понад 27 % та 21 % таких площ відповідно⁵⁴. На сільськогосподарських землях, котрі знаходяться на окупованих територіях, втрачено контроль над дотриманням землекористувачами вимог щодо охорони та раціонального використання земельних угідь, що створює ризики погіршення екології агроландшафтів. Крім того, на землях, де велися активні бойові дії, згубного впливу зазнали сільськогосподарські угіддя, якісний стан яких значно погіршився і в майбутньому потребуватиме виділення суттєвих коштів на їх рекультивацію (зокрема розмінування) з метою повернення до активного сільськогосподарського обробітку.

Втрати традиційних ринків збуту продукції. Гібридна війна, яку веде РФ проти України, розпочалася із торговельних воєн. Продукція АПК стала одним із ключових об'єктів тиску на Україну – РФ обмежила доступ на свою територію української сільськогосподарської продукції та продуктів харчування. Україна зазнала суттєвих збитків внаслідок втрати такого потужного і традиційного ринку збуту як РФ. Так, якщо у 2013 р. експорт аграрних та харчових продуктів до РФ становив 1,9 млрд дол. США, то у 2014 р. – 0,9 млрд дол. США, а у 2015 р. – 0,3 млрд дол. США. З 01.01.2016 р. РФ підвищила ввізні мита на українську продукцію та ввела ембарго на окремі товари українського походження – м'ясо, рибу, молочні продукти, овочі, фрукти, горіхи та ковбаси. Наслідком цього стало фактичне зупинення експортних поставок української сільськогосподарської та продовольчої продукції до РФ.

Крім того, Україна зазнає втрат й на внутрішньому ринку агропродовольчої продукції, адже на окупованих територіях проживає близько 3 млн осіб. Потужний ринок мешканців непідконтрольних територій Донецької та Луганської областей для реалізації сільськогосподарської

⁵⁴ У Донецькій області 22,3 тис. га, а у Луганській області 10,6 тис. га сільськогосподарських угідь потребують розмінування та ліквідації наслідків бойових дій. На разі розміновано лише 7 тис. га та 9,1 тис. га відповідно. Загальна площа замінованих та забруднених площ складає 34 тис. га, а на багатьох сільськогосподарських угіддях в окупованих територіях здійснюється зведення фортифікаційних споруд.

продукції наразі не використовується. Аналогічна проблема – з втратою ринків збуту в окупованому Криму для областей Півдня України.

Унаслідок тривалого торговельного протистояння між Україною та РФ до вітчизняних товаровиробників аграрної продукції вже з 2014 р. прийшло усвідомлення незворотності втрати російського ринку та необхідності пошуку альтернативних ринків збуту виробленої продукції. Найважче в такій «переорієнтації» доводиться тваринникам, адже і країни ЄС, й інші країни-імпортери тваринницької продукції висувають суттєві вимоги не тільки щодо якості та безпечності кінцевої продукції, а й відносно дотримання вимог щодо пакування і маркування товарів. Поступово вітчизняні товаровиробники вирішують ці питання, не тільки збільшуючи поставки продукції до традиційних покупців, а й завойовуючи нові вимогливі ринки Китаю, Ізраїлю, Єгипту, інших країн Азії та Перської затоки, а також країн ЄС.

РФ продовжує використовувати незаконні та ворожі методи впливу, зокрема й гібридні, з метою підриву безперервного функціонування **транспортної системи** України, дискредитації її спроможності здійснювати ефективні, безпечні та вчасні перевезення, обмеження її конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості.

Найбільш симптоматичним у цьому контексті є **систематичне та цілеспрямоване порушення норм міжнародного законодавства у спосіб обмеження прав здійснювати вільне судноплавство у Світовому океані**. Так, українські судна постійно стикаються зі штучними та дискримінаційними затримками з боку РФ при проходженні Керч-Єнікальського каналу та навігації Азовським морем. Лише протягом 17.05.2018 р. – 31.01.2019 р. зафіксовано 912 випадків затримки українських суден російською стороною. Як результат, втрати часу на проходження каналу сягали 124 години, що мало наслідком недоотримання прибутків українськими перевізниками, зрив умов виконання контрактних зобов'язань, зростання вартості фрахту та відтік вантажопотоків від українських портів Азовського узбережжя. При цьому, затримка суден, які прямують до портів РФ, у середньому складає 6 годин, що дозволяє стверджувати про навмисну блокаду українських портів Російською Федерацією всупереч Конвенції ООН з морського права.

Через перешкоди з боку РФ, пов'язані із затримками українських суден і будівництвом Керченського мосту, частка Маріупольського морського порту й Бердянського морського порту в загальних обсягах пе-

рероблення вантажів морськими портами України скоротилася з 6,7 % у 2017 р. до 5,7 % у 2018 р. та 5,3 % у 2019 р. Найбільші збитки зафіксовано в експорті: у 2018 р. зазначені порти втратили 914 тис. т перероблення, переважно через втрати перероблення експорту чорних металів (441,7 тис. т), хлібних (330,2 тис. т) і будівельних (131,1 тис. т) вантажів.

Ще одним наслідком ігнорування норм міжнародного права є **неконтрольовані та безкарні суднозаходи та приземлення літаків на території окупованої АРК**. Так, за період з 01.08.2017 р. по 30.09.2018 р. було зафіксовано 1207 суднозаходів до портів АРК, незважаючи на їх закриття Розпорядженням КМУ від 30.04.2014 р. № 578-р «Деякі питання функціонування морського та річкового транспорту» та Наказом Міністерства інфраструктури України від 16.06.2014 р. № 255 «Про закриття морських портів».

Зазначимо, що фактична кількість суднозаходів до портів АРК є значно вищою за наведену через існуючу практику відключення порушниками системи AIS (Автоматичної ідентифікаційної системи), що своєю чергою є грубим порушенням вимог Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі. Аналогічно у 2018 р. було зафіксовано 175 літаків, що здійснювали заборонені рейси до тимчасово окупованої АРК.

Безкарність власників морських та авіаційних транспортних засобів при здійсненні перевезень із використанням об'єктів транспортної інфраструктури АРК фактично легалізує такі перевезення та підриває можливості майбутнього відновлення територіальної цілісності України.

Використання РФ інструментів економічного шантажу з метою дестабілізації макроекономічної ситуації в Україні у будь-який момент може втілитися у спробу **підірвати безперервний та ритмічний рух українських вантажів у спосіб запровадження чергових дискримінаційних обмежень на їх перевезення територією РФ**. Так, у 2016–2019 рр. РФ створювала безпідставні перепони для транзиту українських товарів своєю територією, насамперед до Республіки Казахстан та Киргизстан⁵⁵. Повторне використання РФ таких інструментів впливу не виключено і в майбутньому.

⁵⁵ О мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов Российской Федерации при осуществлении международных транзитных перевозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан или Киргизской Республики через территорию Российской Федерации : Указ Президента РФ от 1 июля 2016 г. № 319. URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&firstDoc=1&lastDoc=1&nd=102385612>

Протягом 2020 р. відбувається **монополізація ринку експедиторських послуг, що надаються для здійснення транзиту вантажів російського походження українською територією**. Так, починаючи з грудня 2019 р., центр фірмового транспортного обслуговування РЗД систематично відхиляє плани російських вантажоперевізників на здійснення транзиту вугілля територією України до споживачів у ЄС у разі, якщо експедитором визначено будь-яку іншу компанію, крім штучно визначеного монополіста⁵⁶. Унаслідок цього всі транзитні перевезення російського вугілля були монополізовані на умовах, які є менш вигідними, ніж умови, на яких транзит здійснювався українськими експедиторами, а обсяги транзиту російського вугілля територією України протягом січня–травня 2020 р. скоротилися на 61,3 % або на 1,1 млн т (порівняно з січнем–травнем 2019 р.).

Така ситуація не лише спотворює вільну конкуренцію на ринку експедиторських послуг на залізничному транспорті України, зменшує прибутковість вітчизняних експедиторських компаній та перевізників, але і загрожує подальшим скороченням транзитного потенціалу України та її привабливості для здійснення міжнародних перевезень.

Напрямами державної політики щодо забезпечення української економіки від загроз, спричинених агресивною політикою РФ, мають бути такі:

- запобігання ескалації економічного тиску з боку РФ на внутрішнє виробництво в Україні, експансії прямого та прихованого імпорту російського походження на внутрішньому ринку України, що супроводжується нарощуванням імпортозалежності та витісненням з нього національних виробників; це потребує застосування всього арсеналу доступних заходів макроекономічної, зовнішньоторговельної політики та міжнародного торговельного права;
- подолання вкоріненої експортної залежності від російських ринків у спосіб подальшої диверсифікації українського експорту та виходу на нові висококонкурентні ринки, що вимагає нарощування частки високотехнологічної продукції у структурі вироб-

⁵⁶ Гапій К. Росія нав'язує Україні свого монополіста. URL: https://railinsider.com.ua/kostyantyn-gapij-rosiya-navyazuye-ukrayini-svogo-monopolista/?fbclid=IwAR0Qs_wk9ft0pbIxGCTynOJ9yJ_nVUp-JUvvrC64-wjMouv_YkyrtgWexnLKM

ництва та експорту, структурної трансформації старопромислових регіонів;

- поглиблення європейського вектору промислової політики, зміцнення суб'єктності України як партнера ЄС на підґрунті її включення до вирішення проблем, що перебувають у дискурсі європейського розвитку;
- посилення моніторингу імпорту товарів в Україну з РФ з метою пришвидшення виявлення й реагування на неконкурентні дії, здатні зашкодити національним товаровиробникам;
- забезпечення розвитку промислової та інноваційної інфраструктури – індустріальних, науково-технологічних парків, промислових зон і технопарків, формування регіональних інноваційних кластерів, запровадження їх державної підтримки коштами державного та місцевих бюджетів;
- сприяння розширенню контактів промислових секторів України та ЄС, синхронізація екомодернізаційних зрушень у промисловості України з європейськими трендами та ініціативами, інтеграція України до цифрового ринку ЄС та сприяння цифровізації галузей української промисловості;
- подолання наслідків розриву промислової та науково-технічної кооперації з РФ, що потребує створення умов для залучення прозорих іноземних інвестицій з інших країн завдяки урізноманітненню інструментарію підтримки інвесторів, прискореному розвитку промислової та інноваційної інфраструктури;
- забезпечення адекватної компенсації втрат, які зазнав транспортний сектор України внаслідок незаконного будівництва Керченського мосту, а також неправомірних затримок українських суден при здійсненні навігації Керч-Єнікальським каналом та іншими акваторіями;
- гарантування безперешкодного доступу та руху пасажирів, вантажів та транспортних засобів українського походження до світового ринку транспортних перевезень, а також створення бездискримінаційних умов для перевезень до України з інших країн;
- розширення пропускної спроможності вітчизняної транспортної системи за віссю Північ-Південь та забезпечення її необхідною кількістю рухомого складу з метою надання транспортних послуг споживачам у повному обсязі;

- удосконалення тарифної політики у портовій галузі відповідно до загальноєвропейського досвіду, що підвищить конкурентоспроможність морських портів України в умовах гібридної агресії;
- запровадження спрощеної системи та процедури митного оформлення вантажів, що сприятиме ефективнішому використанню транспортного потенціалу України та забезпечуватиме більшу стійкість та неуразливість вітчизняного транспортного сектору у разі подальшого загострення відносин з РФ.

Розділ 4.

Системні проблеми розвитку реального сектору економіки

У реальному секторі економіки системні проблеми пов'язані зі стрімким зменшенням ролі промисловості у забезпеченні економічного зростання (що є наслідком не стільки розвитку сектору послуг, скільки стрімкої втрати конкурентних позицій української промисловості на внутрішньому та зовнішньому ринках), масштабною аграризацією, що відбувається через незбалансовану експлуатацію ресурсного потенціалу, а також недостатню роль транспортного сектору в забезпеченні потреб економічного зростання, втрату транзитного потенціалу країни.

Систематичне недовикористання потенціалу української **промисловості** для забезпечення економічного зростання спричинене переважанням екзогенних чинників її розвитку, що формують критичну залежність національної економіки від коливань зовнішньоекономічної кон'юнктури та економічної політики торговельних партнерів. Водночас недосконалі інституційна організація економіки, домінування великого бізнесу на галузевих ринках на тлі недостатнього використання потенціалу сектору науки та МСП призводять до подальшої монополізації та олігархізації економіки, гальмуючи структурні зміни та знижуючи ефективність державної промислової політики.

У промисловості зберігаються системні проблеми та загострюються ризики, пов'язані зі структурною інертністю та відставанням від викликів сучасних конкурентних ринків. Зокрема основними викликами є такі.

1. Структурна диспропорційність промисловості, що «консервує» малоперспективну модель міжнародної спеціалізації України як виробника й експортера сировинної та низькотехнологічної продукції, призводить до посилення залежності економіки України від коливань зовнішньоекономічної кон'юнктури та економічної політики торговельних партнерів.

Довідково. За даними Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства, частка видів переробної промисловості, що використовують високі та середньовисокі технології у виробництві, у структурі ВДВ у цілому по економіці у 2018 р. склала 3,1 %. У

2020 р. у технологічній структурі переробної промисловості частка низькотехнологічної продукції складала 45,7 %, а частки високотехнологічної та середньотехнологічної галузей – 17,7 % та 36,6 % відповідно. В обсягах реалізації продукції промисловості у 2020 р. частка видобувної промисловості й розроблення кар'єрів складала 14,3 %, металургійного виробництва – 15,0 %, постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря – 19,6 % (разом 48,9 %). Натомість частка всіх галузей машинобудування – 7,0 %, хімічних речовин і хімічної продукції – 2,8 %, фармацевтики – 1,7 %.

Переважаючі у структурі виробництва продукції з низькою доданою вартістю спричиняє відповідну диспропорційність структури зовнішньої торгівлі, за якої у структурі експорту понад 2/3 складає сировинна та низькотехнологічна продукція, а в структурі імпорту – товари вищих переділів. За даними Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства, у сирому чи первинно обробленому стані експортуються близько 55 % залізорудної продукції, 61 % зернових, в експорті металургії 83 % становлять напівфабрикати.

Довідково. У 2020 р. у структурі товарного експорту сукупна частка продукції сільського господарства та харчової галузі складала 45,1 % (причому частка готових харчових продуктів – лише 6,8 %), частка чорних металів – 15,6 %, мінеральних продуктів – 10,8 %. Натомість частка продукції хімічної галузі – 4,1 %, всіх галузей машинобудування – 10,9 %.

У запровадженому Світовим банком рейтингу *Готовності до майбутнього виробництва (Readiness for the Future of Production)*⁵⁷, де представлено оцінку як поточного стану виробничих можливостей, так і б провідних драйверів майбутнього виробництва у 100 країнах світу, у 2018 р. Україну віднесено до групи країн з незадовільною (базовою) структурою виробництва та найменш готових до майбутнього виробництва (*nascent countries*). Найвразливішим місцем інноваційної системи України є інституціональні рамкові умови для розвитку технологій, інноваційного бізнесу та виробництв (94 місце), де за субіндексами регуляторного середовища Україна посіла передостаннє (99) місце,

⁵⁷Readiness for the Future of Production Report 2018. Insight Report. URL: http://www3.weforum.org/docs/FOP_Readiness_Report_2018.pdf

націленості уряду на майбутнє – 91, верховенства права – 90, рівнем корупції – 89.

2. Посилення конкуренції іноземних товарів та імпортного тиску на внутрішньому ринку України і витіснення з нього українських виробників, причому переважно у сегментах виробництва кінцевої промислової продукції, високотехнологічної та наукоємної продукції, що пояснюється відсутністю в Україні цілих сегментів виробництв з високою доданою вартістю та низькою конкурентоспроможністю вітчизняних виробників на внутрішньому ринку.

Задоволення споживчого та інвестиційного попиту відбувається завдяки збільшенню імпорту відповідної продукції, про що свідчить постійне нарощування частки імпортної продукції у структурі внутрішнього торгового обороту. Так, частка продажу підприємствами роздрібною торгівлю товарів, які вироблені на території України, скоротилася з 64,3 % у 2010 р. до 52,4 % у 2019 р., зокрема продовольчих товарів – з 88,2 % до 80,0 %, непродовольчих – з 50,0 % до 32,0 %. У структурі оптового товарообороту постійно скорочується частка виробленої в Україні непродовольчої продукції – з 70,5 % у 2005 р. до 37,8 % у 2019 р., тоді як частка продовольчої зберігається на рівні вище 70 % (у 2019 р. – 75,1 %).

3. Неефективне ресурсоспоживання у промисловості та значне екологічне навантаження промислового виробництва, що спричинено високою ресурсоемністю промислового виробництва та переважним використанням невідновлюваних ресурсів за лінійною моделлю, що негативно відтворюється на екологічності, продуктивності праці та цінній конкурентоспроможності промислового виробництва.

Україна є найменш енергоефективною серед країн Центральної та Східної Європи, удвічі поступаючись Болгарії, утричі – Румунії, у 7 разів – Німеччині. Промисловість є основним споживачем сировини, енергії та води в Україні. За інформацією Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства, безпосереднє споживання енергії промисловістю перевищує 30 % загальноекономічного показника, причому понад половину всіх обсягів споживання забезпечується металургією. Всі високоіндустріалізовані регіони України історично спеціалізуються на виробництві продукції низьких переділів – насамперед добуванні корисних копалин та металургії, де всупереч усім світовим тенденціям значна частка все ще належить мартенівському

виробництву. Це загострює проблеми енергоємності, й як наслідок залежності від цін на енергоносії, переважання у структурі економіки низькооплачуваних робочих місць, забруднення довкілля, виникнення значних ризиків для здоров'я й добробуту населення тощо.

Крім того, промисловість утворює понад 90 % відходів в Україні, значна частка з яких могла б бути перероблена на корисну продукцію. За відсутності ефективної державної політики у сфері боротьби з промисловим забрудненням, управління промисловими та побутовими відходами, їх перероблення та утилізації промисловість стає постійним джерелом техногенного забруднення повітря та ґрунтових вод. У результаті у *рейтингу Готовності до майбутнього виробництва Світового банку* у 2018 р. критично низькими є позиції України майже за всіма субіндексами показника сталості розвитку (загалом 88 місце): за показниками викидів (мегатонн до ВВП) CO₂ – передостаннє 99 місце, CH₄ – 93 місце, N₂O – 87 місце.

4. Нерозвиненість національної інноваційної системи як передумови формування нових джерел зростання, забезпечення розвитку економіки на інтенсивній основі та підвищення конкурентоспроможності країни. Протягом багатьох років інноваційна активність промислових підприємств постійно знижується: у 2019 р. частка інноваційно активних підприємств промисловості сягнула рекордно низького за останні 10 років показника у 15,8 %. Впроваджували інновації лише 13,8 % промислових підприємств. Триває руйнація фундаментальної бази для структурних реформ на інноваційних засадах, що негативно позначається на динаміці рівня витрат на фінансування науково-дослідних робіт (скоротилося з 0,75 % ВВП у 2010 р. до 0,47 % ВВП у 2018 р.⁵⁸) і свідчить про посилення загроз інноваційній безпеці держави.

Інноваційна продукція освоюється переважно у спосіб використання науково-технічних надбань попередніх років. Такий тип інноваційного розвитку має досить вузькі межі й унеможлиблює підтримання конкурентоспроможності вітчизняних підприємств протягом тривалого періоду⁵⁹. Україна досі володіє значним науково-технічним

⁵⁸ Для порівняння: у країнах ЄС цей показник у 2018 р. сягав 2,12 % ВВП : Статистичний збірник Держстату «Наукова та інноваційна діяльність України» за 2019 рік.

⁵⁹ Інноваційний розвиток промисловості як складова структурної трансформації економіки України. – К.: НІСД, 2013. С. 9.

потенціалом, проте відсутність чіткої стратегії його використання та розвитку призвела до зростання розриву між наукою й виробництвом, безсистемного та неефективного використання коштів, спрямованих на фінансування наукової й науково-технічної діяльності, суто споживацького ставлення підприємств до придбаних, зокрема з-за кордону, інтелектуальних продуктів, низьких показників комерціалізації інновацій. Показники інноваційного розвитку в промисловості України значно відстають від світових значень.

5. Недостатність використання цифрових технологій підприємствами промисловості, що збільшує технологічний розрив зі світовими лідерами промислового розвитку, перешкоджає інтеграційним процесам, обміну знаннями, ідеями та технологіями. Так, у 2019 р. на підприємствах переробної промисловості України частка середньої кількості працівників, які використовували комп'ютери, у середній кількості працівників підприємств складала 27,1 %. Середня кількість працівників, які використовували комп'ютери із доступом до мережі Інтернет, у загальній кількості працівників складала 19,9 %. Лише 10,0 % обстежених підприємств використовували хмарні обчислення; аналіз великих даних власними силами здійснювали 10,0 % підприємств, за допомогою зовнішніх постачальників – ще 3,6 %; власні 3D принтери використовували 2,4 % підприємств, залучали послуги 3D-друку ще 1,8 %. Соціальні мережі для внутрішніх та зовнішніх комунікацій використовували 24,6 % підприємств, блоги – 6,6 %, вебсайти з мультимедійним вмістом – 12,5 %, засоби обміну знаннями – 10,3 %.

Відсутність цифрових трансформацій у промисловості перешкоджає розвитку співробітництва між окремими секторами економіки та ефективних зв'язків між виробниками та споживачами промислової продукції. Попри формальну наявність в Україні елементів Індустрії 4.0 та достатньо розгалуженої інноваційної інфраструктури у вигляді бізнес-інкубаторів, центрів трансферу технологій, технологічних кластерів, ВНЗ тощо, їхня діяльність потребує синхронізації та системної координації з боку держави 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.

6. Низький рівень інституційного забезпечення у промисловості процесів модернізації на новій технологічній основі та впрова-

дження нових бізнес-моделей через відсутність активної державної промислової політики, законодавчо закріпленого стратегічного курсу розвитку промисловості, що спричинює розмиття фінансових, організаційних та інших ресурсів за відсутності системного підходу до вирішення проблем промислового розвитку. Застосований протягом багатьох років підхід щодо інтеграції завдань промислового розвитку до цілей інших видів державної політики та ініціатив є обмеженим та призвів до фрагментарності промислової політики. Цілі промислового розвитку мають реалізовуватися завдяки затвердженню та імплементації низки стратегічних документів – *Стратегії розвитку промислового комплексу, Державної програми розвитку вітчизняних промислових підприємств з урахуванням потреб внутрішнього споживання, Стратегії розвитку високотехнологічних галузей до 2025 р.*, куди мають бути інтегровані завдання цифровізації виробництва, обігу товарів та послуг, поглиблення співробітництва між державою, наукою та бізнесом у пріоритетних для економіки секторах, розвитку внутрішнього ринку високотехнологічної та інноваційної продукції. Проте протягом останніх років спостерігається зволікання процесами розроблення цих документів, що мали бути затверджені ще кілька років тому.

Не завершено роботу з розроблення *кластерної програми промислового розвитку*, не виконано завдання вдосконалення нормативно-правової бази та затвердження постанови КМУ щодо методики розвитку кластерів в Україні, визначене планом заходів з реалізації Державної програми розвитку внутрішнього виробництва⁶⁰, що не дозволяє ефективно впроваджувати кластерну модель у промисловості через відсутність інституційного підґрунтя. Неefективною залишається робота таких важливих та вже інституціалізованих, на відміну від кластерів, інструментів промислового розвитку як *індустріальні парки та Експортно-кредитне агентство*. Гальмування розвитку індустріальних парків спричинено, серед іншого, відсутністю у законодавстві норм щодо обов'язковості їм державної допомоги та процедур її отримання, що призводить до фактичної відсутності такої підтримки та створює умови для корупції. Підтримка експортерів наразі об-

⁶⁰ Про затвердження Державної програми розвитку внутрішнього виробництва (зі змінами) : Постанова КМУ від 12.09.2011 р. № 1130. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1130-2011-%D0%BF#Text>

межується інформаційно-консультаційними послугами, тоді як конкретні фінансово-організаційні заходи, включаючи кредитування та страхування експорту, компенсація витрат експортерів, фінансова підтримка експортної діяльності малих та середніх підприємств, фактично не здійснюються.

Вирішення зазначених проблем мало б стати першочерговим у порядку денному новоствореного Міністерства з питань стратегічних галузей промисловості України, до основних завдань якого, серед іншого, віднесено забезпечення формування та реалізації державної політики у сфері державної промислової політики, державної політики щодо розвитку стратегічних галузей промисловості та інноваційної діяльності у стратегічних галузях промисловості. Згідно з положенням про Міністерство⁶¹, цей орган виконавчої влади має досить широкі повноваження та інструментарій для розвитку інноваційних та високотехнологічних напрямів у промисловості – від визначення пріоритетів і видів підтримки стратегічних галузей промисловості та сприяння формуванню інфраструктури їх підтримки до безпосередньої участі у розробленні та виробництві сучасної конкурентоспроможної продукції на основі використання нових високоефективних технологій, устаткування, матеріалів, інформаційного забезпечення; ініціювання створення індустріальних парків та проектів міжнародної технічної допомоги; реалізації механізму державної підтримки експорту в стратегічних галузях промисловості тощо.

Варто зазначити, що віднесення до сфери компетенції міністерства лише стратегічних галузей промисловості суттєво звужує його потенціал щодо реалізації системної промислової політики. До того ж, у розробленому Мінстратегпромом проекті розпорядження КМУ «Деякі питання управління стратегічними галузями промисловості України»⁶² з визначених 17 стратегічних галузей промисловості до сфери компетенції Мінстратегпрому пропонується віднести лише 5, тоді як інші 12 перебуватимуть у сфері впливу інших міністерств.

⁶¹ Деякі питання Міністерства з питань стратегічних галузей промисловості України : Постанова Кабінету Міністрів України від 7 вересня 2020 р. № 819. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/819-2020-%D0%BF#Text>

⁶² Деякі питання управління стратегічними галузями промисловості України : Проект розпорядження КМУ URL: <https://msp.gov.ua/dlya-gromadskosti/konsultaciyi-z-gromadskisty>

7. Низький рівень інклюзії економічних агентів до національних та міжнародних ланцюгів доданої вартості, недостатнє використання потенціалу сектору науки, малих та середніх підприємств, що закріплює домінування великих компаній на галузевих ринках, обмежує участь України у глобальних виробничих ланцюгах постачання сировинної продукції. Співпраця промислових підприємств у виробничій та інноваційній діяльності перебуває на рівні, недостатньому для розбудови в економіці сучасних екосистем. Так, у 2016–2018 рр. (у середньому за період) до інноваційної співпраці залучено 54,1 % опитаних інноваційно активних підприємств, причому партнерство здебільшого обмежувалося територією України: з партнерами з України співпрацювало 52,9 % підприємств. Недостатній рівень інтеграції інноваційно активних промислових підприємств України до глобальних ланцюгів виробництва засвідчують незначні частки промислових інноваційно активних підприємств, що співпрацювали з іноземними партнерами. Так, лише 11,3 % з них мали партнерів у країнах Європи, 6,8 % – партнерів в інших країнах світу⁶³. Найбільша кількість промислових підприємств (48,0 %) співпрацювала з компаніями, що знаходяться на нижчих щаблях ланцюга доданої вартості – постачальниками обладнання, матеріалів, компонентів та програмного забезпечення. Другою за розмірами була частка підприємств, що співпрацювали у межах підприємства (30,3 %), удвічі меншою – частка підприємств, що співпрацювали з клієнтами-замовниками своєї продукції (15,0 %). Традиційно незначними залишаються частки підприємств промисловості, що розвивали співробітництво з науково-дослідними організаціями та ВНЗ – 9,3 % та 5,5 % відповідно.

8. Низька привабливість промислових об'єктів для зовнішніх і внутрішніх інвесторів через незадовільні показники інвестиційного клімату, збереження численних інституційних перешкод (адміністративного тиску на бізнес, недостатньої захищеності прав інвесторів, корупційного складника тощо). Крім того, негативно вплинула на **інвестиційну діяльність у промисловості** коронакриза. Скорочення капітальних інвестицій у промисловість за 9 міс. 2020 р. на 38,1 % лише почасти пояснюється високою базою порівняння (за підсумком

⁶³ Дані статистичного збірника Держстату «Наукова та інноваційна діяльність в Україні» за 2018 рік.

2019 р. капітальні інвестиції у промисловість зросли на 34,7 %), проте важливими чинниками скорочення інвестицій стали брак інвестиційних ресурсів та заморожування інвестиційних програм інвесторами. Крім того, станом на 30.09.2020 р., залишки ПІІ у промисловості скоротилися на 7,3 % (на 1,5 млрд дол. США) порівняно зі значенням цього показника станом на 31.12.2019 р.

Повноцінна реалізація потенціалу аграрного сектору гальмується низкою хронічних проблем, серед яких варто виокремити такі.

1. Деформована структура сільськогосподарського виробництва на користь експорторієнтованої рослинницької продукції.

У сучасній структурі сільськогосподарського виробництва сільськогосподарські підприємства (переважно великі аграрні формування) займаються виробництвом менш трудомістких, високорентабельних і швидкоокупних сільгоспкультур. Так, ними вирощується 86,1 % соняшнику, 80,0 % зернових та зернобобових культур, 95,2 % буряку цукрового. Водночас господарства населення утримують 76,2 % корів, 85,7 % овець і кіз, вирощують 98,2 % картоплі, 85,7 % овочевих культур та 78,5 % плодоягідних культур, а також виробляють 72,6 % молока. Таке зосередження трудомісткого виробництва в господарствах населення, не спроможних забезпечувати потреби ринку високоякісними стандартизованими товарами, формує загрозу погіршення забезпечення населення продовольством. Водночас спеціалізація виробництва великими аграрними формуваннями (агрохолдингами) часто супроводжується недотриманням ними вимог раціонального землекористування, порушенням сівозмін та нехтуванням заходів щодо охорони земель сільськогосподарського призначення. Це негативно впливає на екологічний стан сільгоспугідь, призводить до виснаження ґрунтів, зниження якісних показників сільськогосподарських земель.

2. Відсутність програмного документа щодо розвитку аграрного сектору. 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.

Термін дії Стратегії розвитку аграрного сектору економіки (на період до 2020 р.) закінчився, проте відповідної Програми на її виконання не розроблено.

3. Низька ефективність державної підтримки аграрного сектору. Нерівномірність надання підтримки протягом року, зміни порядку виділення коштів з Державного бюджету, ускладнення процедури подання документів на розгляд комісій, встановлення додаткових обмежень призводять до зменшення кількості отримувачів такої підтримки з числа агропідприємств та фермерських господарств, а також до їх відмови у отриманні такої підтримки.

За даними соціологічного дослідження «Оцінка інструментів державної підтримки сільськогосподарських виробників», що проводилось на замовлення ФАО протягом червня–липня 2017 р.⁶⁴, 62,3 % господарств населення і 47,7 % сільськогосподарських підприємств не вірили у механізм державної підтримки і тому не виявляли ентузіазму при участі у програмах; 31,3 % господарств населення і 32,3 % сільськогосподарських підприємств вважали, що неможливо стати учасником без попередніх домовленостей; 31,3 % сільськогосподарських підприємств однією з причин, які перешкоджають або можуть перешкоджати участі у програмах державної підтримки виробників сільгосппродукції, назвали складну бюрократичну процедуру отримання довідок, дозволів, сертифікатів.

За даними соціологічного дослідження контакт-центру «*ContactCall*» членів Асоціації фермерів та приватних землевласників України, 58 % опитаних представників цієї Асоціації у 2018 р. документи на отримання дотацій не подавали, оскільки 43 % із них не вірили у державну підтримку фермерів⁶⁵.

⁶⁴ Оцінка інструментів державної підтримки сільськогосподарських виробників. Соціологічне дослідження проводилось центром «Соціальний моніторинг» на замовлення ФАО протягом червня–липня 2017 року. Було опитано 2051 юридичну особу, в тому числі 1607 підприємств, які спеціалізуються в рослинництві та 444 – в тваринництві. Крім того, дослідження охопило близько 600 домогосподарств, які вирощують продукцію на продаж. URL: <http://minagro.gov.ua/uk/node/25371>

⁶⁵ Соціологічне дослідження членів Асоціації фермерів та приватних землевласників України було проведено з 18 по 20 липня 2018 року. В опитуванні взяли участь 1020 осіб з 24 областей України (крім АР Крим). URL: <http://surl.li/uscqo>

Довідково. У результаті податкових реформ 2015–2016 рр. розпочалося поступове позбавлення сільгоспідприємств податкових преференцій. З 01.01.2017 р. змінено спосіб підтримки аграрної галузі – спеціальний режим оподаткування ПДВ для сільськогосподарських виробників замінений державними дотаціями. Але у 2017 р. лише 17,2 % загальної кількості сільгоспідприємств – суб'єктів спецрежиму з ПДВ скористалися правом на отримання бюджетної дотації та подали відповідні заяви.

У 2018 р. у Держбюджеті України на пряму підтримку сільгосптоваровиробників було передбачено понад 6,3 млрд грн із загального фонду. Рівень використання виділених коштів був низьким – зокрема за програмою «Фінансова підтримка розвитку фермерських господарств» використано лише 23 млн грн, або 2,3 % від запланованих за програмою коштів. Як наслідок, були внесені зміни до Закону України «Про Державний бюджет України на 2018 р.» від 06.12.2018 р. № 2648-VIII щодо зменшення фінансування програм підтримки розвитку АПК на 2079 млн грн, або на 32,9 %.

У 2019 р. Державний бюджет у частині аграрних дотацій практично не відрізнявся від 2018 р. За програмами державної підтримки АПК у бюджеті 2019 р. із загального фонду було передбачено 5909 млн грн, на державну підтримку в цілому у 2019 р. спрямовано 4342,6 млн грн.

У Держбюджеті України на 2020 р. на підтримку аграріїв на безповоротній основі передбачалося близько 4 млрд грн. Майже всі кошти, призначені для підтримки сільгосптоваровиробників, спрямовано за бюджетною програмою КПКВК 1201150 «Фінансова підтримка сільгосптоваровиробників» на 2020 р. Так, Постановою КМУ від 19.02.2020 р. № 109 визначено напрями, за якими розподіляються кошти за цією Програмою, а Наказом Мінекономіки від 10.04.2020 р. № 687 здійснено розподіл коштів за цими напрямками. Згідно з інформацією, представленою Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, станом на грудень 2020 р. на пряму підтримку сільгосптоваровиробників спрямовано 4 млрд грн, зокрема⁶⁶: на здешевлення кредитів було виділено 1,05 млрд грн; на часткову компенсацію вартості сільгосптехніки та обладнання вітчизняного виробництва – 1,46 млрд грн; на фінансову підтримку розвитку фермерських господарств – 132,9 млн грн; на фінансову підтримку розвитку садівництва, виноградарства та хмеляр-

⁶⁶Петрашко Ігор про підсумки року: аграріям нараховано всі 4 млрд грн. 29.12.2020 р. Прес-служба Мінекономіки. URL: <http://surl.li/ucsg>

ства – 290 млн грн; державну підтримку розвитку тваринництва та переробки сільськогосподарської продукції – 1,041 млрд грн.

У Держбюджеті України на 2021 р. на підтримку аграріїв на безповоротній основі передбачено 4,5 млрд грн. Планується, що в цьому році будуть збережені напрями підтримки, які діяли у 2020 р., та відбудеться їх доповнення новими: програмами з розвитку промислового картоплярства, органічного виробництва, страхування агропродукції; також планується розширення підтримки розвитку галузі тваринництва⁶⁷.

4. Відсутність стратегічного бачення і конкретних дій влади щодо подолання кризи тваринницької галузі. Тривале скорочення поголів'я великої рогатої худоби, перспективи повної втрати господарствами населення ринку збуту продукції внаслідок адаптації вітчизняного законодавства до європейських вимог, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та країнами ЄС, формують суттєві загрози існуванню в цілому галузі тваринництва в Україні (особливо м'ясо-молочного напрямку). Дрібнотоварні виробники та господарства населення нині ані організаційно, ані матеріально, ані фінансово не спроможні перейти на європейські стандарти у сфері технічного регулювання та санітарних і фітосанітарних заходів, що може призвести до їх виходу із внутрішнього ринку та переорієнтації виробництва продукції виключно для власного споживання.

У 2019 р. в Україні зросло виробництво м'яса на 4,8 %. Разом з тим, складною залишається ситуація у молочній галузі тваринництва, продовжуючи негативну тенденцію останніх років. У 2019 р. загальне річне виробництва молока вперше перетнуло 10-ти мільйонну межу і знизилося до 9,7 млн т, що на 3,7 % менше, ніж у 2018 р. Основною причиною такої ситуації стало скорочення поголів'я корів. Стримуючими чинниками для розвитку галузі стає конкуренція з боку імпоротної молочної продукції. Частка попиту на споживчому ринку забезпечується за рахунок імпорту молочної продукції, який у 2019 р. зріс майже на 60 % відповідно до 2018 р.

Профільними асоціаціями м'ясо-молочної галузі зауважено, що внаслідок системного зниження поголів'я молочного стада та відсут-

⁶⁷ Держпідтримка АПК – програми на 2021 рік: тваринництво, компенсація придбання с/г техніки, кредити, фермери, кооперативи, посуха, зрошення, органічна продукція, картоплярство. URL: <http://surl.li/nobr>

ності власної повноцінної кормової бази знижується валове виробництво сирого молока та надходження його на промислову переробку. Так, переробні підприємства поступово відмовляються від закупівлі сирого молока у домогосподарствах через його невідповідність якісним вимогам. Оскільки молоко від домогосподарств відноситься до другого гатунку, то з 1 січня 2020 р. переробні підприємства закуповують його лише для виготовлення нехарчових продуктів (кормів для тварин, казеїну тощо). Наслідками цього стали дефіцит вітчизняної сировини відповідної якості та зростання ціни на неї. З 28-ми країн – членів ЄС у 26-ти країнах ціни на молочну сировину є нижчими, ніж в Україні.

Внаслідок цього молочна галузь втрачає конкурентоспроможність і перетворюється з експортоорієнтованої на імпортозалежну. У 2019 р. порівняно з 2018 р. експорт молочної продукції у вартісному еквіваленті знизився на 45 млн дол. США, натомість імпорт зріс у 1,5 раза (на 46 млн дол. США). У кількісному виразі імпорт зріс за всіма товарними позиціями. Особливо це стосується сирів, імпорт яких у 2019 р. перевищив експорт у 3,2 раза.

5. Ускладнений доступ сільськогосподарських виробників до банківських кредитів. За даними НБУ, середньорічна процентна ставка в річному обчисленні для сільського, лісового та рибного господарств у грудні 2020 р. становила 10,7 %, тоді як у цілому по економіці – 8,8 %. Відсутність доступних фінансових ресурсів ускладнює забезпечення сільгосптоваровиробників обіговими коштами для покриття розриву в часі між потребою у коштах та періодом сприятливих цін реалізації продукції.

6. Неefективне використання потенціалу українських земель. Ефективність сільськогосподарського землекористування в Україні відстає від рівня провідних країн світу, де аграрний сектор є однією з основних галузей економіки. За показниками урожайності всіх основних культур наша країна поступається провідним світовим виробникам аналогічної продукції. Так, якщо урожайність пшениці в Україні у 2018 р. становила 37,4 ц/га, то у Польщі – 40,6 ц/га, у Німеччині – 66,7 ц/га, у Франції – 68,4 ц/га; ячменю в Україні – 29,6 ц/га, у Польщі – 31,2 ц/га, у Німеччині – 59,1 ц/г, у Франції – 63,3 ц/га.

Суттєвими є екологічні проблеми сільськогосподарського землекористування. Нині в Україні понад третина сільськогосподарських

угідь уражена ерозійними процесами. На значних територіях меліоративні системи припинили свою дію, проте ці землі й досі вважаються зрошуваними або осушеними. Певна частка площ продуктивних угідь втратила економічну родючість: засолена, заболочена, заросла лісом. Низька фінансова спроможність сільгоспдприємств та скорочення поголів'я тварин – чинники, що унеможливають виробництво сільськогосподарських культур на бездефіцитній для балансу гумусу основі. Недостатнє внесення органічних добрив (у 2019 р. на 1 га посівної площі було внесено 0,5 т органічних добрив, тоді як для досягнення бездефіцитного балансу гумусу на Поліссі на 1 га ріллі необхідно щорічно вносити 13–14 т органічних добрив, у Лісостепу – 11–12 т, Степу – 8–9 т, зокрема на зрошуваних землях – 11–13 т органічних добрив⁶⁸), переважання у структурі мінеральних азотних добрив, що призводять 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.

7. Низький рівень забезпеченості сільського господарства України основними засобами. Вартість основних засобів у сільському господарстві на кінець 2018 р. становила 407,1 млрд грн, або 4,2 % від загальної вартості основних засобів в економіці України. За оснащеністю сільського господарства основними засобами на одиницю площі Україна значно відстає від низки країн ЄС: на кінець 2017 р. вартість основних засобів на 1 га сільгоспугідь була меншою порівняно з аналогічним показником у Польщі – у 20,1 раза, Великобританії – у 25,2, Чехії – у 25,6, Угорщині – у 31,7, Франції – у 33,5, Німеччині – у 88,4 раза.

При цьому зменшується забезпеченість сільськогосподарських підприємств машино-тракторним парком. Так, протягом 2010–2017 рр. кількість тракторів усіх марок зменшилась на 14,5 %; комбайнів зернозбиральних – на 18,3 %; картоплезбиральних – на 35,3 %; кукурудозбиральних – на 40 %; бурякозбиральних машин – у 2,1 раза; льонозбиральних – у 5 разів. У результаті збільшується завантаженість сільськогосподарської техніки у розрахунку на гектар ріллі та посів-

⁶⁸Маракулін П. П. Земля та раціональне її використання / за ред. О. А. Бугуцького. К.: Урожай, 1983. С. 25.

них площ сільськогосподарських культур. Якщо у 2000 р. на 1000 га ріллі припадало 32,8 зернозбиральних комбайнів, то у 2017 р. – 26,8. Аналогічна ситуація спостерігається і щодо завантаженості кукурудзозбиральних, льонозбиральних й картоплюзбиральних комбайнів та бурякозбиральних машин. У цілому через технічні несправності та фізичне спрацювання в Україні щорічно не використовується 25–35 % тракторів, комбайнів та інших машин, що призводить до порушень технологій виробництва продукції та втрат майже третини врожаю. У результаті щорічні втрати зерна від несвоєчасного збирання зернових і зернобобових сягають 2,5–3,4 млн т⁶⁹.

8. Недостатній розвиток інфраструктури аграрного ринку, яка далеко 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 до 30 % вирощених овочів втрачається під час зберігання) та її реалізації. Стрімке нарощування обсягів виробництва окремих видів сільськогосподарської продукції потребує розбудови логістичних центрів, складських приміщень, елеваторів, розвитку транспортної мережі й інших інфраструктурних об'єктів аграрного сектору.

Довідково. За експертними оцінками, близько половини приміщень для зберігання агропродукції характеризується високими показниками зносу та потребує реконструкції або повної заміни⁷⁰. Крім того, ¼ сільгосп-підприємств не мають відповідного обладнання з доробки та переробки овочів, що не дозволяє їм отримати додаткові прибутки (наприклад, помиті й розфасовані овочі можливо реалізувати на 15–20 % дорожче)⁷¹. В Україні нараховується близько 1150 елеваторів різного класу, які розраховані на зберігання і первинну обробку понад 36 млн т зерна і насіння олійних культур (загалом забезпеченість сільгоспвиробників елеваторами по країні складає менше ніж 65 %).

⁶⁹ Організаційно-економічна модернізація аграрної сфери : наук. доп. / за заг. ред. акад. НААН П. Т. Саблука. К.: ННЦ ІАЕ, 2011. С. 113–114.

⁷⁰ Бизнес по хранению овощей и фруктов: возможности и перспективы в Украине. Kreston GCG. 2018. URL: <https://drive.google.com/file/d/1OPIsI2NN-rUdwr0ncp84RozRYN4sFL3C0/view>

⁷¹ Логоша Р. В. Стан та перспективи діяльності овочепереробних підприємств в Україні. Економіка. Фінанси. Менеджмент: актуальні питання науки і практики. 2017 р. № 3. С. 64–77. URL: <http://socrates.vsu.org/repository/getfile.php/16547.pdf>

У транспортному секторі України зберігається широке коло довготривалих проблемних питань, які заважають не лише його розвитку, але й гальмують економічне зростання всієї національної економіки. Основними з них є такі.

1. Зношений стан основних засобів галузі. Загалом, у 2018 р. ступінь зношеності основних засобів за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» становив 62,9 %. Основною причиною такого становища є низький рівень інвестиційної активності – протягом січня–вересня 2020 р. за обсягами капітальних інвестицій транспортний сектор посідав 8 місце серед інших видів економічної діяльності, а його частка у загальному обсязі капітальних інвестицій склала 5,7 %. Зношеність основних засобів у портовому господарстві перевищує 70 %, зокрема портових кранів – 95 %^{72, 73}. Спостерігається значне зношення причального фронту та площ відкритих складських майданчиків. Це знижує конкурентоспроможність та економічну привабливість українських портів, обмежуючи їхню спроможність ефективно та своєчасно переробляти транзитні вантажі. За субіндексом якості портової інфраструктури глобального індексу конкурентоспроможності Всесвітнього економічного форуму у 2017 р. Україна посідала 93 місце з 137. У наступні роки при розрахунку індексу конкурентоспроможності цей показник більше не використовувався.

Зношеність локомотивів ДП «Укрзалізниця» складає 96,9 %, залізничних колій – перевищує 70 %^{74, 75}. Протягом I півріччя 2020 р. було здійснено капітальний ремонт лише 5,8 км колій з 6,4 тис. км, які його потребують, а ще 2,7 тис. км колій потребують реконструкції (зага-

⁷² Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text>

⁷³ Потапова Н. М., Оніщенко В. В. Перевантажувальні комплекси портів як основа підвищення їх конкурентоспроможності. Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія: Економічні науки. 2017. № 33. С. 192–202. URL: <http://ves.pstu.edu/article/download/134310/130851>

⁷⁴ ДПС погодила доопрацьовану редакцію положення про допуск приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях. Державна регуляторна служба України. 23.01.2020 р. URL: <http://surl.li/ucze>

⁷⁵ Потяг в один бік: чи вдасться реанімувати застарілу «Укрзалізницю». Укрінформ. Аналітика. 31.10.2019 р. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2809692-potag-v-odin-bik-ci-vdastsa-reanimuvati-zastarilu-ukrzaliznicu.html>

лом в експлуатації ДП «Укрзалізниця» є 26,6 тис. км головних колій)⁷⁶. Катастрофічною є ситуація зі шлюзами Дніпровського каскаду, усі 6 з яких визнано непридатними до безпечної експлуатації, а їх фінансування є у 2–4 рази меншим за фактичну потребу⁷⁷.

Через багаторічну тенденцію переспрямування вантажопотоків із залізничного транспорту до автомобільного, через нездатність ДП «Укрзалізниця» здійснювати перевезення вантажів у необхідних обсягах відбувається прискорене зношення автомобільних доріг (понад 90 % усіх автомобільних доріг України знаходяться у позанормативному стані, ремонту потребують близько 5 тис. мостів). Ще одним чинником зношення та руйнації автомобільних доріг є недотримання перевізниками, насамперед сільськогосподарської продукції, габаритно-вагових норм, унаслідок чого навіть відремонтована дорога швидко втрачає свої експлуатаційні якості та стає аварійною. Внаслідок цього погіршується безпека руху, зменшується оперативність перевезення вантажів, виникають додаткові витрати державного та місцевих бюджетів на ремонт автодоріг, а також є фактором більш інтенсивного зношення автомобільного рухомого складу.

2. Внаслідок зношення основних засобів у транспортному секторі **погіршується стан безпеки вантажних та пасажирських перевезень в Україні**, втрачається здатність оперативно та ефективно здійснювати перевезення великих обсягів та широкої номенклатури вантажів, збільшується ймовірність виникнення техногенних катастроф. Так, протягом 2015–2017 рр. спостерігалось збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод на 6,7 % (з 25,5 тис. од. у 2015 р. до 27,2 тис. од. у 2017 р.) та, відповідно, кількості потерпілих на 7,0 % (з 35,6 тис. осіб у 2015 р. до 38,1 тис. осіб у 2017 р.)⁷⁸

3. **Нерівномірність розвитку окремих видів транспорту.** Так, у 2019 р. частка залізничного транспорту у загальному обсязі вантажних перевезень (без урахування трубопровідного транспорту) склада-

⁷⁶ Самойдук М. За пів року УЗ капітально відремонтувала 5,8 км головних колій, – ГЛОЦ. RAIL.Insider. 07.08.2020 р. URL: <http://surl.li/uczq>

⁷⁷ Василенко О. Шлюзи на Дніпрі не придатні до використання – експерт. Green Post. 30 лип. 2020 р. URL: <https://greenpost.ua/news/shlyuzy-na-dnipro-ne-prydatni-do-vykorystannya-ekspert-i13102>

⁷⁸ За інформацією Державної служби статистики України, дані щодо кількості дорожньо-транспортних пригод та кількості потерпілих у них не оновлюються з 2017 р. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/tr_rik/xls/k_dtp_kp_u.zip

ла 55,7 %, автомобільного транспорту – 43,2 %, а водного – лише 1,1 %. При цьому, як уже згадувалося, відбувається збільшення частки автомобільного транспорту у загальному обсязі вантажних перевезень через кризові явища, що спостерігаються на ДП «Укрзалізниця» – наприклад, у 2005 р. частка автомобільного транспорту складала 21,2 %, а залізничного транспорту – 75,2 %. Така ситуація негативно позначається на ефективності вітчизняного транспортного сектору та знижує конкурентоспроможність усієї національної економіки через більшу вартість перевезень вантажів автомобільним транспортом порівняно із залізничним. Як наслідок, підвищується енергоємність ВВП, відбувається перенасичення пропускної спроможності автодорожньої мережі, погіршується рівень безпеки перевезень.

Варто зазначити, що вимушений перехід із залізничного на автомобільний транспорт в Україні не відповідає практиці розвинених країн, які всіляко намагаються максимізувати використання залізничного транспорту задля забезпечення стійкого розвитку своїх транспортних систем⁷⁹. Аналогічно, надзвичайно низьке використання потенціалу внутрішніх водних перевезень в Україні відбувається всупереч досвіду країн ЄС, які не лише приділяють велику увагу розвитку річкового транспорту, але і здійснюють масштабні інвестиції задля забезпечення його інтегрованості з іншими видами транспорту, що позитивно впливає на загальну економічність перевезень⁸⁰.

4. Відсутність чіткої, аргументованої та прогнозованої тарифної політики на залізничному транспорті, яка враховуватиме інтереси національних виробників. Це, з одного боку, призводить до непередбачуваних втрат виробниками при збуті своєї продукції за довгостроковими контрактами, а з іншого – позбавляє ДП «Укрзалізниця» вкрай потрібних інвестиційних ресурсів. Так, через використання системи стимулювання перевезень транзитних вантажів (яка передбачає надання знижки на транзитні перевезення за умови досягнення певного обсягу вантажів), українські виробники гірничо-видобувного комплексу, починаючи з червня 2019 р., стикнулися з випадками неможливості вчасно та у необхідних обсягах відвантажувати свою про-

⁷⁹ Modern rail modern Europe. URL: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/media/publications/doc/modern_rail_en.pdf

⁸⁰ CEF support to Inland Waterways. URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/2018-06-cef-support-to-inland-waterways.pdf>

дукцію⁸¹. Наприклад, станом на листопад 2019 р., план виконання залізничних перевезень транзитних вантажів ДП «Укрзалізниця» було виконано на 118 %, у той час як план перевезень вітчизняних вантажів було виконано лише на 79 %. Така ситуація призводить до штучного зменшення обсягів перевезень товарів внутрішнього виробництва.

5. Відсутність механізму компенсування витрат ДП «Укрзалізниця» на пільгові пасажирські перевезення. Так, у 2020 р. Південна залізниця здійснила перевезення 5,0 млн пільгових пасажирів, вартість наданих послуг становила 62,0 млн грн. При цьому, відшкодування витрат становило лише 21 % від потрібної суми⁸². За даними ДП «Укрзалізниця», сума боргу органів місцевої влади за пільгові перевезення пасажирів складає 500 млн грн, а загальні збитки у 2019 р. становили 12,8 млрд грн. Це призводить до субсидювання пасажирських перевезень залізничним транспортом за рахунок вантажних перевезень⁸³.

6. Недостатні потужності з обслуговування мультимодальних перевезень. Незважаючи на те, що обсяг обробки вантажів у контейнерах морськими портами в Україні протягом 2013–2019 рр. зріс на 28,1 % (з 786,7 тис. teu до 1007,4 тис. teu – за рахунок зростання обсягів обробки експортних та імпорتنних вантажів у контейнерах на 40,1 % та на 32,5 % відповідно), обсяги обробки транзитних вантажів у контейнерах скоротились на 48,0 % (з 75,4 тис. teu до 39,2 тис. teu). Таким чином, українські порти втрачають найрентабельніші види транзитних перевезень, вимушено зосереджуючись на обробці традиційних вантажів з обмеженою прибутковістю. При цьому, обсяги обробки контейнерних вантажів портами у світі стабільно зростають (на 4,7 % у 2018 р. або на 35,3 млн teu порівняно з 2017 р., і на 21,8 %, або на 142,2 млн teu порівняно з 2013 р.).

7. Низький рівень використання потенціалу внутрішнього регіонального авіаційного сполучення. Протягом 2015–2019 рр. авіаційний транспорт щорічно демонстрував позитивну динаміку пасажирських

⁸¹ Ситуация критическая: Украинские ГОКи просят ограничить транзит сырья из РФ. URL: <https://nikopolnews.net/ukraina/44-ekonomika/12261-situatsiya-kriticheskaya-ukrainskie-goki-prosyat-ogranichit-tranzit-syrya-iz-rf>

⁸² За 2020 рік Південна залізниця отримала лише 21 % компенсації за перевезення пільговиків. URL: <https://www.railinsider.com.ua/en/za-2020-rik-pivdenna-zaliznyczya-otrymala-lyshe-21-kompensaczij-za-perevezennya-pilgovykyv/>

⁸³ Податкові спори: «фатальність» збитковості господарської операції. URL: https://protocol.ua/ru/podatkovyi_spori_fatalnist_zbitkovosti_gospodarskoi_operatsii/

перевезень – у цьому періоді відбулося зростання загальної кількості перевезених пасажирів у 2,2 раза (з 6,3 млн пас. до 13,7 млн пас.) – переважно за рахунок міжнародних перевезень. Але у 2020 р. було перевезено лише 4,8 млн пас. При цьому в 2020 р. кількість пасажирів, перевезених у внутрішньому сполученні, поступалась кількості пасажирів, перевезених за міжнародними маршрутами, у 8,5 раза – 503,5 тис. осіб проти 4287,7 тис. осіб⁸⁴. Основною причиною такого становища є дія обмежень на здійснення авіаційних перевезень протягом глобальної пандемії COVID-19, проте вагомий негативний вплив на обсяги внутрішніх регіональних авіаційних перевезень має висока вартість авіаквитків, яка у деяких випадках є вищою, ніж на міжнародних авіаційних маршрутах.

8. Незадовільне представництво та участь України у світових інфраструктурних проєктах, а також низькі темпи інтеграції до них. Так, китайський проєкт «Один пояс, один шлях», який, у тому числі, передбачає створення трьох транс'євразійських економічних коридорів та двох морських маршрутів, взагалі оминає Україну, незважаючи на її стратегічне розташування за віссю Схід–Захід⁸⁵. Прогнозується, що реалізація проєкту забезпечить зростання світової торгівлі на суму 2,5 трлн дол. США, передбачено здійснення інфраструктурних інвестицій у розмірі 1 трлн дол. США та охоплення 60 країн світу.

Зважаючи на існуючу потребу вітчизняного транспортного сектору у модернізації та відновленні транспортної інфраструктури в умовах надзвичайної обмеженості доступних інвестиційних ресурсів, забезпечення участі України у цьому проєкті, паритетної її транспортному потенціалу, є надзвичайно перспективним.

Дуже повільно відбувається інтеграція вітчизняного транспортного сектору до європейської транспортної мережі TEN-T, співпраця в рамках якої, згідно Індикативного інвестиційного плану держав Східного партнерства, може принести Україні майже 4,5 млрд дол. США інвестицій до 2030 р., насамперед у портову галузь, авіаційний транспорт та шлюзове господарство⁸⁶.

⁸⁴ Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2020 рік. URL: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/-2021/01/Pidsumki-roboti-2020-rik1.doc>

⁸⁵ «Один пояс, один шлях» – глобальний геоекономічний проєкт Китаю. URL: <https://sinologist.com.ua/odin-poyas-odin-shlyah-globalnij-geoekonomichnij-proekt-kitayu/>

⁸⁶ Indicative TEN-T Investment Action Plan. URL: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/-sites/near/files/ten-t_iap_web-dec13.pdf

Відсутність ефективної інтеграції до світових інфраструктурних проєктів негативно позначається на витратах часу і ресурсів, необхідних для здійснення перевезень, погіршує показники роботи вітчизняного транспорту та не дозволяє максимально ефективно використовувати вже існуючу пропускну здатність транспортних систем України. Загалом, така співпраця стимулюватиме надходження інвестицій до вітчизняного транспортного сектору, сприятиме його оновленню та модернізації, підвищуватиме конкурентоспроможність, ефективність та безпечність.

9. Інституціональна невизначеність з вирішенням актуальних проблем транспортного сектору. Так, внаслідок відсутності нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт», фактично заборонено будь-яким іншим компаніям, крім тих, що пов'язані з ДП «Українська залізниця», використовувати власний рухомий склад для перевезень вантажів, що додатково загострює існуючу кризу залізничного рухомого складу.

Розділ 5.

Напрями та завдання забезпечення інклюзивного зростання у реальному секторі економіки

Незважаючи на зовнішні та внутрішні ризики і проблеми, у реальному секторі економіки тривають глибокі структурні реформи, спрямовані на подальшу європейську інтеграцію, підвищення ефективності й модернізацію виробництв, стимулювання інвестиційно-інноваційних зрушень у різних галузях, відкриття простору для підприємницьких ініціатив на селі й поліпшення процесів управління земельними відносинами, розбудову транспортної інфраструктури і зміцнення її конкурентоспроможності тощо.

Найважливішими здобутками зокрема стали:

- інституціоналізація державної підтримки окремих галузей промисловості у спосіб утворення профільного міністерства, запуску інструментів екомодернізації (ринку торгівлі квотами парникових газів), підтримки підприємництва (кредитні програми) тощо;
- запровадження реформ у важливих для наповнення Державного бюджету промислових галузях – спиртовій (приватизація), тютюновій (створення національного оператора на ринку тютюнових виробів) галузях у напрямі детінізації та забезпечення прозорості;
- імплементація підходу смарт-спеціалізації у регіонах України, що сприятиме випереджальному розвитку найбільш конкурентоспроможних видів діяльності у промисловості регіонів;
- створення законодавчого підґрунтя для запровадження ринкового обігу земель сільськогосподарського призначення;
- поступова адаптація вітчизняного законодавства до європейських та світових вимог виробництва та обігу сільськогосподарської продукції і продуктів харчування;
- реалізація концесійних проектів у портовій галузі (укладено угоди щодо передачі ДП «Херсонський морський торговельний порт» та ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»» у концесію), що сприятиме модернізації морських портів;

- реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування;
- розділення господарських функцій і функцій державного управління на залізничному транспорті, впровадження європейської вертикально-інтегрованої моделі управління галуззю; оновлення рухомого складу залізничного транспорту.

Реальний сектор потребує продовження розпочатих реформ і прискорення модернізаційних зрушень у напрямі повноцінної реалізації його інвестиційного, інноваційного, виробничого, ресурсного потенціалів і зміцнення на цьому підґрунті конкурентоспроможності економіки, забезпечення соціально-економічних умов життя населення, відповідних європейським стандартам. Це потребує оновлення підходів державної політики щодо стимулювання модернізації реального сектору на основі забезпечення структурної збалансованості розвитку його галузей для цілей зростання на інноваційних засадах, залучення та об'єднання зусиль усіх економічних агентів та секторів економіки до процесу створення доданої вартості та справедливого розподілу між ними прибутків.

Протягом останніх років у **промисловості** України загострилися кризові тенденції, що поряд з накопиченими протягом десятиліть системними проблемами були зумовлені виснажливим збройним конфліктом на сході України та окупацією територій, а також поширенням у 2020 р. пандемії COVID-19, що суттєво негативно вплинула на прискорення падіння промислового виробництва. Перед Україною постало складне завдання забезпечення стійкості ланцюгів постачань та достатнього рівня виробництва продукції, важливої для подолання пандемії, в умовах продовження адаптивного карантину, а також відновлення позитивної динаміки у промисловості у середньо- та довгостроковій перспективі на тлі триваючої зовнішньої агресії. Водночас глобальні економічні трансформації, що стали наслідком впровадження протиепідемічних заходів, відкривають для української промисловості можливість прискорення структурних зрушень за умови швидкого реагування та вибору адекватного інструментарію економічної політики.

Відповідно, **завданням сучасної промислової політики є забезпечення інклюзивності та ендогенності промислового розвитку, створення умов для розбудови відповідального ресурсоефективно-**

го виробництва, впровадження технологічних та соціально орієнтованих інновацій на основі становлення в Україні сучасних інноваційних екосистем – гнучких, відкритих та інтерактивних структур, що швидко реагуватимуть на зміни споживацьких запитів та кон'юнктури світових ринків з урахуванням швидких темпів інноваційних зрушень та сучасних тенденцій цифровізації, спеціалізації та розбудови крос-секторальної взаємодії.

Умови для розвитку промисловості мають забезпечуватися завдяки розробленню стратегічного курсу та імплементації інституційних змін із поєднанням горизонтального підходу – впровадження стратегічних документів у сфері промислового розвитку, фінансових, інвестиційних та інших інструментів з метою створення сприятливого середовища для розвитку промислової та суміжних видів діяльності, і вертикального підходу – впровадження галузевих програм, проектного фінансування, точкової підтримки пріоритетних видів діяльності.

Це вимагає вжиття заходів за такими ключовими напрямками.

1. Доопрацювання та затвердження основоположних для розвитку промисловості стратегічних документів, що визначають стратегічний курс, інструменти та механізми реалізації державної промислової політики. Для цього необхідно:

- доопрацювати та ухвалити Стратегію розвитку промислового комплексу на період до 2025 р. та Стратегію розвитку високотехнологічних галузей до 2025 р.; розробити на їх основі галузеві програми за пріоритетними напрямками, включаючи програму модернізації інфраструктури реального сектору економіки, програми модернізації у сферах транспорту, агромашинобудування, енергомашинобудування тощо;
- розробити Стратегію смарт-спеціалізації України, метою якої стане забезпечення збалансованого внеску регіонів у формування національних та інтеграцію до міжнародних ланцюгів доданої вартості; на основі визначених у Стратегії смарт-спеціалізації пріоритетів розвитку варто оновити пріоритети інноваційного розвитку України, представлені на сайті Платформи смарт-спеціалізації ЄС, що сприятиме визначенню напрямів співпраці та розбудови партнерства з країнами та регіонами ЄС в інноваційній сфері;
- розробити регіональні стратегії смарт-спеціалізації з урахуванням основних принципів концепції смарт-спеціалізації ЄС:

крос-секторального підходу до обрання пріоритетів розвитку та реалізації проєктів; зосередження на розвитку нових видів продуктів та послуг, що об'єднують уже розвинені виробництва й інноваційні технології; врахування спеціалізації та пріоритетів розвитку сусідніх регіонів з метою обрання власної ніші та розбудови ланцюгів доданої вартості національного та міжнародного масштабів.

2. Удосконалення інфраструктурного забезпечення розвитку промисловості на всіх етапах функціонування ланцюгів виробництва та реалізації промислової продукції, що спрощуватиме умови ведення господарської діяльності, стимулюватиме внутрішнє виробництво та споживання. Для цього необхідно:

- забезпечити фінансування існуючих державних інфраструктурних проєктів та, за можливості, започаткування нових з використанням матеріалів та механізмів вітчизняного виробництва; зокрема важливо спрямувати інвестиції на облаштування майданчиків для перспективних із заснованих індустріальних парків, для чого потрібно попередньо здійснити ревізію таких майданчиків щодо їх придатності для використання;
- гарантувати безперебійне функціонування та пріоритетний доступ українських виробників до логістичної інфраструктури для перевезень робітників та промислових вантажів, а також сприятливу для вітчизняних промислових підприємств політику ПАТ «Укрзалізниця» у спосіб запровадження тимчасового мораторію на підвищення тарифів до стабілізації економічної ситуації;
- провести ревізію загальнонаціональної мережі оптово-збутових складів та логістичних мереж для забезпечення раціонального регіонального розподілу та зберігання промислової продукції, що може бути швидко розподілена та поставлена до всіх населених пунктів у випадку поширення епідемій або продовження карантинних заходів; за результатами ревізії прийняти рішення щодо необхідних заходів з розбудови оптово-логістичної інфраструктури у регіонах України;
- удосконалити інституційні та фінансові засади розвитку індустріальних парків в Україні, для чого варто внести зміни до Закону України «Про індустріальні парки» щодо запровадження обов'язковості їх підтримки коштами Державного та місцевих

бюджетів і визначення процедур її отримання; забезпечити супровід інвестиційних проєктів, а також інформаційну політику щодо залучення інвесторів.

3. Удосконалення та розширення переліку застосовуваних державою фінансових механізмів сприяння структурним змінам у промисловості, фінансове стимулювання інвестицій у прикладні розробки та промислове виробництво. Для цього доцільно:

- вивчити доцільність застосування на період відновлення економіки після коронакризи пільгових (нульових) ставок ввізного мита на окремі види сировинної продукції, що є важливими для активізації виробничої діяльності промислових підприємств; детальний перелік такої продукції потрібно сформувати після проведення діалогу з асоціаціями виробників;
- запровадити програми безвідсоткового кредитування промислових підприємств на технічне переоснащення з метою налагодження виробництва необхідної для проведення протиепідемічних заходів фармацевтичної та санітарно-гігієнічної продукції, медичної техніки, діагностичного та лікувального обладнання;
- розширити перелік вітчизняної техніки та обладнання, вартість придбання яких частково компенсується з Державного бюджету, поширити цей вид державної підтримки, крім сільськогосподарської техніки, на продукцію інших підгалузей машинобудування (виробництво промислового обладнання, спеціальної, комунальної техніки тощо);
- удосконалити амортизаційну політику у спосіб підвищення норм податкової амортизації основних засобів, використання прискореної амортизації в окремих галузях економіки;
- розробити систему державних грантів на дослідження і розробки; систему інвестиційних податкових кредитів (оплата праці робітників, витрати на матеріали та устаткування тощо) для заохочення створення /розширення діяльності у сферах, які потребують пріоритетного розвитку; систему податкових пільг та податкових канікул для інноваційно активних підприємств, що спрямовують частку прибутку на капіталовкладення у розвиток виробництва;
- розробити механізми фінансової підтримки реалізації проєктів у рамках регіональних стратегій смарт-спеціалізації з використан-

ням інструментів проектного фінансування, що включатимуть кредитну та інвестиційну компоненти та дозволять розподілити ризики між учасниками інноваційних проектів; програм венчурного інвестування; державних кредитних гарантій; податкового стимулювання тощо;

- забезпечити кредитне та податкове стимулювання створення міні-виробництв та міні-заводів у металургії, харчовій промисловості, деревообробленні тощо, що потребують значно менших обсягів інвестицій та швидко реагують на зміни ринкової кон'юнктури; надавати підтримку експортної діяльності таких підприємств, зокрема у спосіб сприяння формуванню експортних кластерів.

4. Забезпечення збалансованого розвитку всіх підсистем національної інноваційної системи, підтримки інноваційної активності вітчизняних суб'єктів господарювання на всіх стадіях інноваційного процесу, стимулювання попиту на результати наукових досліджень і розробок, кваліфікований персонал, створення сприятливих умов для виробництва інноваційної продукції з високим рівнем доданої вартості. Для цього необхідно:

- сприяти зміцненню зв'язків між галузевими науково-дослідними установами та технологічними підрозділами підприємств промислового сектору у вирішенні проблем створення нових матеріалів і технологій, пошуку і реалізації оригінальних ідей щодо створення вітчизняних брендів;
- забезпечити збільшення фінансування державних науково-дослідних інститутів для закупівлі сучасного лабораторного та технологічного обладнання, оновлення матеріально-технічної бази, а також підготовки висококваліфікованих спеціалістів;
- стимулювати розбудову в Україні інноваційної інфраструктури (технопарків, технополісів, бізнес-інкубаторів, науково-технологічних центрів тощо), яка б відповідала сучасним ринковим вимогам та давала б можливість налагодити завершений цикл інноваційної діяльності – від створення інновацій до впровадження їх у виробництво.

5. Розвиток внутрішнього ринку виробництва, використання та споживання високих технологій та інтеграції цифрових технологій у процеси промислового виробництва з метою сприяння технологічній та цифровій модернізації промисловості. З цією метою необхідно:

- утворити потужні державно-приватні консорціуми та експортоорієнтовані національні науково-виробничі об'єднання із розроблення та виробництва інноваційної продукції, здатні концентрувати ресурси на виробленні перспективних зразків техніки та спроможні інтегруватись у світові ланки з виробництва та збуту інноваційних товарів;
- реформувати систему державних закупівель у частині створення попиту на нові технології та сигналізувати щодо перспективності інвестування в них приватним інвесторам⁸⁷;
- активізувати співробітництво з ЄС щодо економічної інтеграції України до цифрового ринку ЄС, участі України у проектах та програмах ЄС у сфері забезпечення технологічної та цифрової модернізації промисловості; стимулювати залучення українських ІТ-компаній до інтеграційних утворень у рамках реалізації цих проектів та програм;
- здійснити ревізію існуючих інструментів державної підтримки залучення інвестицій у промисловість щодо оцінки їх ефективності для реалізації сучасних цілей промислової політики; зокрема варто оптимізувати дію інструменту інвестиційних проектів у пріоритетних галузях економіки, потенціал якого для розвитку високотехнологічних та наукоємних виробництв використовується недостатньо;
- ініціювати розроблення нових електронних інструментів взаємодії органів державної влади, дозвільних та інших організацій з промисловими підприємствами, розширення можливостей дистанційного подання електронних документів з використанням цифрового підпису у межах виконання вимог чинного законодавства.

6. Підвищення ресурсоефективності та екологічності промислового виробництва, стимулювання декарбонізації та екомодернізації у промисловості, створення прозорого ринку перероблення та використання вторинної сировини на засадах циркулярної економіки. Для цього необхідно:

⁸⁷ Свого часу використання механізму державних закупівель забезпечило розвиток таких інноваційних технологій як GPS та високошвидкісне залізничне сполучення. Уряди розвинених країн закуповують електромобілі з метою стимулювання їх виробництва та зниження тиску на довкілля.

- посилити контроль над обсягами промислового забруднення у спосіб упровадження дозвільної системи на викиди парникових газів та механізму торгівлі квотами на них, що передбачено зобов'язаннями України згідно з Угодою про асоціацію з ЄС;
- запровадити стрес-тести щодо впливу на клімат при формуванні державних та державно-приватних інвестиційних, інфраструктурних програм та проєктів у різних галузях економіки;
- ініціювати створення цільового державного фонду екологічної модернізації, до якого надходитимуть кошти від сплати екологічного податку, що забезпечить гарантоване спрямування бюджетних коштів на програми фінансування та системи преференцій для підприємств (зокрема й промислових), що займаються екологізацією та екомодернізацією обладнання;
- сприяти розвитку державно-приватного партнерства у фінансуванні НДДКР у сферах декарбонізації важких індустрій, підвищенню енергоефективності промислових виробництв, екологічної та промислової безпеки, посиленню цифрової складової у виробничо-збутових ланцюгах та обслуговуванні кінцевої продукції;
- забезпечити пріоритетну підтримку розвитку регенеративного екологічно чистого виробництва, обігу та споживання, що має супроводжуватися інформаційною кампанією щодо переосмислення споживчих навичок від «взяти, використати і викинути» до моделі, за якої вибір споживачів схиляється до товарів, матеріалів і компоненти яких можна використовувати багаторазово;
- стимулювати виробництво продукції, призначеної для адаптації до кліматичних змін та протиепідемічного захисту з використанням механізмів податкового стимулювання (зокрема інвестиційних податкових кредитів та канікул), кредитних гарантій тощо;
- визначити та затвердити перелік критично важливих сировинних матеріалів, котрі використовуються у процесі промислового виробництва, і щодо яких існують реальні ризики вичерпання протягом наступних років, що спровокує значні негативні наслідки для української економіки;
- запровадити систему статистичного обліку, моніторингу та прогнозу ситуації на внутрішньому ринку вторинної сировини з метою його детінізації та сприяння розвитку інфраструктури сор-

тування відходів та їх перероблення у спосіб залучення до галузі приватних інвестицій.

7. Започаткування нових форматів співробітництва між владою, наукою і бізнес-спільнотою, стимулювання диверсифікації організаційних форм функціонування національної економіки у спосіб сприяння співпраці МСП з великими корпоративними структурами та формуванню конкурентоспроможних «мікромультинаціональних» компаній, здатних інтегруватися до глобальних виробничих ланцюгів, розвитку промислово-фінансової інтеграції. З цією метою необхідно:

- запровадити практику регулярних загальнонаціональних промислових форумів за участі органів державної влади, галузевих асоціацій виробників, профспілок, МСП та фінансових організацій для фахового розгляду актуальних проблемних питань розвитку галузей промисловості з метою швидкого реагування органів влади на проблеми та завдання промислового розвитку, коригування промислової політики, оперативного розроблення відповідних законопроектів та внесення їх до порядку денного ВРУ тощо;
- ініціювати створення багатофункціонального цифрового простору – платформ відкритих інновацій – для самоорганізації всіх учасників інноваційного процесу у рамках виконання інноваційних проектів, ефективної комунікації між економічними агентами, міжсекторального обміну інновацій з орієнтацією на розвиток зв'язків між університетською наукою і бізнесом та створення стартапів;
- розробити Концепцію розвитку підприємницької діяльності у вищих навчальних закладах України, де мають бути сформульовані принципи змін організаційної структури ВНЗ з розширенням можливостей заснування на їхній базі підприємницьких та інноваційних структур; забезпечення більшої фінансової автономії ВНЗ; розвиток крос-секторальної співпраці; механізми фінансової підтримки співробітників, які реалізують проекти у сфері інноваційної діяльності тощо;
- сприяти розвитку кооперації МСП з великими підприємствами та іншими МСП завдяки стимулюванню аутсорсингу з боку великих промислових підприємств із залученням МСП для постачання проміжної продукції та послуг, а також формуванню кластерів

МСП, у рамках яких державна підтримка спрямовуватиметься на розбудову та спільне використання учасниками інноваційної та промислової інфраструктури, дозволяючи реалізовувати масштабніші проекти;

- стимулювати залучення МСП до реалізації державних і регіональних економічних програм та стратегій у спосіб закріплення у вимогах до проектів, що реалізуються у рамках цих програм, умов щодо участі визначеної частки МСП;
- упровадити ваучери для МСП переробної галузі на оплачувану державою консультаційну підтримку пов'язаних з їхньою продукцією послуг.

8. Формування активної позиції та посилення участі України у міжнародних економічних (зокрема галузевих) організаціях та платформах у сфері промислового розвитку з метою ефективнішого обстоювання національних економічних інтересів та забезпечення розвитку базових інових перспективних галузей промисловості. Для цього потрібно:

- стимулювати приєднання МСП до *Enterprise Europe Network* – найбільшої мережі ЄС з підтримки розвитку МСП, що забезпечує інформаційно-аналітичну, консультативну та організаційну підтримку підприємствам понад 60 країн світу щодо розбудови міжнародного партнерства та виходу на нові ринки, розвитку інноваційної діяльності тощо;
- заохочувати залучення максимальної кількості регіонів України до програм та проектів ЄС з розбудови крос-секторальної співпраці, зокрема до Платформи смарт-спеціалізації ЄС з активізацією роботи щодо використання інструментів Платформи для пошуку потенційних партнерів, спільної участі у програмах та проектах ЄС, залучення фінансування, експертної допомоги тощо;
- активізувати участь України, як одного з провідних світових виробників сталі, у зустрічах, симпозиумах та інших заходах Комітету зі сталі ОЕСР, асоційованим членом якого є Україна, присвячених діалогу та заходам з реструктуризації світового виробництва сталі, що має розглядатися як важливий інструмент захисту національних інтересів у металургійній галузі.

Аграрний сектор робить суттєвий внесок у ВВП країни, надходження валютних коштів від здійснення зовнішньоторговельних

операцій забезпечує внутрішній ринок країни широким асортиментом продуктів харчування на цілком прийнятному рівні. Проте нинішня модель функціонування аграрного сектору є неефективною. Відсутність дієвих механізмів підтримки дрібнотоварних виробників зумовлює зниження їхньої конкурентоспроможності, зменшення виробництва сільськогосподарської продукції та зростання потреби в її імпорті, погіршення стану продовольчої безпеки держави, зростання безробіття серед сільського населення і міграцію трудових ресурсів до великих міст та за кордон. Через неінклюзивність розвитку аграрного сектору Україна втрачає значну частку позитивного потенціалу сприятливих трендів на світових ринках продовольства.

Виходячи з цього, метою 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, сприяння розбудові логістичних потужностей – і досягнення завдяки цьому інклюзивного розвитку сільських територій.

Для реалізації наведеної мети важливим насамперед є створення в аграрному секторі сприятливого інституційного середовища прикладання капіталу та праці, що потребує розроблення **Стратегії розвитку 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.

Необхідно вжити заходів за такими напрямками реформування аграрного сектору України та забезпечення продовольчої безпеки держави.

1. Стимулювання інвестиційних процесів в аграрному секторі економіки України, впровадження сучасних технологій у сільськогосподарському виробництві. Для цього доцільно:

- 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 сільськогосподар-

ської продукції та продуктів харчування, їх маркування, що передбачено Угодою про асоціацію між Україною та країнами ЄС; зазначене підвищить інвестиційну привабливість аграрного сектору та конкурентоспроможність вітчизняної продукції й дозволить виробникам виходити на нові ринки збуту з продукцією з більшим вмістом доданої вартості;

- сприяти розвитку мережі дорадництва для сільськогосподарських виробників (формуванню дорадчих служб на засадах державно-приватного партнерства із залученням бізнесових, професійних та громадських організацій), зокрема з метою впровадження сучасних технологій у сільськогосподарське виробництво;
- розробити та погодити з ключовими зацікавленими сторонами зміни й доповнення до Закону України «Про державну підтримку сільського господарства» та інших нормативних актів, які передбачатимуть доступ усіх виробників до програм державної підтримки, з наданням пріоритету в підтримці малим сільськогосподарським виробникам трудомістких та природоохоронних виробництв.

2. Розбудова інфраструктури аграрного ринку з метою зниження втрат сільськогосподарської продукції під час її транспортування та зберігання, згладжування сезонних цінових коливань. Для цього необхідно:

- забезпечити підтримку суб'єктів господарювання, які працюють в овочівництві, садівництві, виноградарстві та переробній галузі, діяльність яких пов'язана з післязбиральною доробкою, зберіганням та реалізацією овочевої, плодово-ягідної продукції й спрямована на інвестування, розроблення та виробництво інноваційних продуктів;
- розробити та запровадити механізм довгострокового пільгового кредитування робіт щодо будівництва сучасних овочесховищ з частковим або повним відшкодуванням відсотків за рахунок коштів Державного бюджету;
- сприяти залученню приватних інвестицій у будівництво та експлуатацію об'єктів аграрної інфраструктури у спосіб впровадження процедур видачі дозволів за принципом «єдиного вікна», що прискорить проходження дозвільних процедур, насамперед

при землевідведенні та розробці техніко-економічного обґрунтування проекту будівництва елеваторів, зерносховищ, логістичних центрів, складських приміщень;

- сприяти розвитку місцевих сільськогосподарських ринків і ярмарків, забезпеченню їх умовами для зберігання, обробки та пакування сільськогосподарської продукції, а також перевірки та контролю її якості.

3. Розвиток дрібнотоварного сільськогосподарського виробництва з метою забезпечення рівноправного доступу до ресурсів державної підтримки всім сільгоспвиробникам та створення умов для реалізації підприємницьких ініціатив бажаючим здійснювати сільськогосподарську діяльність. Для цього необхідно вжити таких заходів:

- забезпечити особистим селянським господарствам, які виявили бажання здійснити трансформацію у фермерське господарство сімейного типу, можливість реєстрації такого господарства за принципом «єдиного вікна»;
- розробити та подати на розгляд Верховній Раді України проект Закону України, спрямований на унормування критеріїв віднесення виробників сільськогосподарської продукції за розмірами господарювання до малих, середніх та великих з метою формування й здійснення диференційованої державної аграрної політики;
- 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;
- розробити та затвердити бюджетну програму підтримки розвитку сімейних фермерських господарств, молодих фермерів, передбачивши фінансове стимулювання трансформації особистих селянських господарств у сімейні фермерські господарства, зокрема на безповоротній основі, навчання та підвищення кваліфікації голів сімейних фермерських господарств, стимулювання створення на основі сімейних фермерських господарств сільськогосподарських кооперативів, підтримку виробництва екологічної (органічної) продукції.

4. Розвиток сільськогосподарської кооперації, завдяки чому малі виробники зможуть використовувати переваги, притаманні великому товарному виробництву, що зробить їх стійкішими щодо кризових

явищ, а також сприятиме відродженню ролі селянина як реального власника засобів виробництва і виробленої ним продукції. Для успішного розвитку сільгоспооперації в Україні необхідно вжити таких заходів:

- ініціювати внесення змін до Закону України «Про сільськогосподарську кооперацію» від 21.07.2020 р. № 819-IX із залученням до робочої групи представників науково-експертного середовища та практиків, з метою приведення його у відповідність із засадничими принципами світової практики сільськогосподарської кооперації для розширення можливостей використання малими сільгоспвиробниками такої організаційно-правової форми як кооператив;
- розробити державну цільову програму підтримки розвитку сільськогосподарських кооперативів в Україні до 2025 р., у якій передбачити: державну підтримку членам сільськогосподарського кооперативу на етапах створення та становлення, а також при просуванні сільгосппродукції на ринок; заходи щодо поліпшення матеріально-технічної бази кооперативів; надання пільгових кредитів за схемами, що застосовуються для сільгосптоваровиробників, під солідарну відповідальність членів кооперативу; надання сільськогосподарським кооперативам безкоштовних інформаційно-консультаційних послуг з роз'яснення порядку державної реєстрації, діяльності, оподаткування, ведення бухгалтерського обліку, фінансової підтримки кооперативу; проведення щорічного моніторингу діяльності сільськогосподарських кооперативів;
- розробити та ухвалити регіональні програми розвитку сільськогосподарських кооперативів; проводити широку інформаційно-роз'яснювальну роботу в ЗМІ щодо конкурентних переваг сільськогосподарської кооперації;
- сприяти залученню до співпраці з сільськогосподарськими дорадчими службами закладів аграрної науки та освіти України з метою дослідження можливостей впровадження світового досвіду інформаційно-консультаційного забезпечення функціонування сільськогосподарської діяльності;
- розглянути можливість формування дорадчих служб на засадах державно-приватного партнерства із залученням бізнесових, професійних та громадських організацій;

- сформувати постійно оновлювану базу даних про розвиток сільськогосподарської кооперації та її внесок в економіку з розміщенням у статистичному щорічнику Державної служби статистики України «Сільське господарство України».

5. Оновлення основних засобів аграрних підприємств, що сприятиме нарощуванню виробництва конкурентоспроможної сільськогосподарської продукції й підвищенню рівня продовольчої безпеки, зростанню ефективності аграрної галузі як одного з локомотивів розвитку національної економіки. Для цього необхідно вжити таких першочергових заходів:

- створити умови для організації в Україні спільних підприємств сільгоспмашинобудування та ліцензійного виробництва іноземних зразків техніки і комплектуючих, й для включення таких підприємств до діючих нині та побудови нових ланцюгів спільного виробництва сільгосптехніки, втрачених через зупинення окремих підприємств через пандемію, спричинену COVID-19; з цією метою варто розробити базу даних про вітчизняні підприємства, на яких є перспективи створення таких СП (яка б включала місце розташування підприємств, їхню спеціалізацію, каталоги продукції, технічні характеристики обладнання, забезпеченість інфраструктурними комунікаціями тощо), і розмістити її на веб-сайті Міністерства у розділі «Інвестиційна політика та міжнародне інвестиційне співробітництво»;
- ініціювати розробку галузевої методики масової переоцінки основних засобів у сільському господарстві, що дасть змогу оцінити реальний фінансово-економічний стан аграрного сектору та визначити пріоритети державної інвестиційної політики у галузях сільського господарства;
- розробити програму розвитку м'ясо-молочного тваринництва з метою підвищення ефективності галузі, з орієнтацією на сприяння надходженню капітальних інвестицій, оновленню діючих та будівництву нових потужностей з вирощування та виробництва продукції м'ясо-молочного напрямку;
- допомагати кооперуванню сільгосппідприємств у придбанні техніки та її використанню; з цією метою органам місцевого самоврядування та виконавчій владі розміщувати на договірних засадах замовлення на виробництво продукції серед членів таких

кооперативів, а також організовувати (залучаючи представників науки і освіти) на постійній основі тренінги, семінари та курси для керівників і працівників сільгоспідприємств, фермерів, селян з метою підвищення кваліфікаційних знань про сільськогосподарську кооперацію, зміни нормативно-правового поля, що регулює їхню діяльність, особливості ведення бухгалтерського обліку та оподаткування членів кооперативу, механізми державної підтримки їх розвитку тощо;

- сприяти у створенні на місцях сервісних центрів інженерно-технічного забезпечення сільського господарства та обслуговування сільськогосподарської техніки у вигляді представництв або партнерів вітчизняних та іноземних виробників для скорочення терміну ремонтних робіт, особливо під час виконання польових робіт, прискорення проходження дозвільних процедур для таких центрів.

6. Розвиток сільських територій для створення комфортних умов проживання населення в селах, запобігання трудовій міграції в міста й за кордон. Для цього необхідно:

- розробити програму розвитку сільських територій, основними питаннями якої мають бути визначення і законодавче закріплення статусу сільських територій, а також формування інституційного середовища їх розвитку;
- сприяти деаграризації та збереженню природного середовища села, для чого потрібно розвивати соціальну та гуманітарну інфраструктури; насамперед це стосується фінансування освіти на селі, зокрема реалізації програм підвищення кваліфікації вчителів, комп'ютеризації шкіл і забезпечення їх необхідними транспортними засобами, поліпшення медичного обслуговування мешканців сільських територій, розвитку мережі сільських бібліотек тощо;
- спрямовувати заходи державної підтримки на підвищення ефективності сільського розвитку, підтримку і розвиток сільської інфраструктури – інженерних мереж енерго- і газопостачання, транспортних та інформаційних комунікацій;
- започаткувати реалізацію регіональних і місцевих стратегій та програм розвитку несільськогосподарських видів економічної діяльності на основі наявного ресурсного потенціалу та існуючих

потреб у продукції і послугах конкретних сільських територій, упровадити пільгове оподаткування для новостворених підприємств на сільських територіях у разі інноваційного характеру їх виробничої діяльності, а також надання соціально необхідних послуг або здійснення інфраструктурного забезпечення цих територій.

Забезпечення відновлення зростання у **транспортному секторі** економіки України є надзвичайно важливим через мультиплікативний ефект, що він створює для функціонування всієї економіки. Добре розвинений та ефективний транспорт сам по собі може бути драйвером економічного зростання та чинником підвищення конкурентоспроможності національних виробників. Але диспропорційний, зношений та застарілий транспорт суттєво обмежує можливості економічного зростання, інвестиційну привабливість країни та гальмує розвиток національного виробництва. На жаль, сьогодні в Україні спостерігається саме другий сценарій, що ілюструється триваючою переорієнтацією вантажопотоків з економічного залізничного транспорту до більш витратних автомобільних перевезень, нездатністю морських портів здійснювати переробку вантажів у потрібних обсягах, мізерним використанням потенціалу річкових перевезень, низьким ступенем інтеграції вітчизняної транспортної системи до світових інфраструктурних проєктів, втратою транзитних вантажопотоків, ледь помітною інноваційною активністю та завищеною часткою транспортно-логістичних витрат у загальній вартості вітчизняної продукції.

Метою державної політики на транспорті є створення конкурентного ринку транспортних послуг та побудова комплексної, збалансованої за видами транспорту ефективної національної транспортної системи, здатної задовольняти в повному обсязі потреби суспільства у перевезеннях, забезпечити належну якість і безпеку перевізного процесу, знизити транспортно-логістичні витрати у вартості продукції, зменшити негативний вплив транспорту на довкілля, системи, яка стане конкурентоспроможною на міжнародному ринку транспортних послуг і дозволить у повній мірі реалізувати транзитний потенціал України.

Для досягнення цієї мети необхідно реалізувати комплекс заходів за такими напрямками.

1. Задоволення потреб економіки в якісних і безпечних перевезеннях у необхідних обсягах у спосіб реалізації галузевих реформ на транспорті, для чого необхідно:

- створити законодавче підґрунтя для використання приватного тягового складу на залізниці, що дозволить ефективно нарощувати обсяги вантажних перевезень в умовах відсутності достатніх потужностей для цього у ДП «Укрзалізниця»;
- імплементувати прогнозовану, збалансовану, прозору систему транспортних зборів та тарифної політики ДП «Укрзалізниця», яка задовольнятиме всіх учасників перевезень;
- протидіяти монополізації ринку експедиторських послуг, що надаються для здійснення транзиту вантажів залізничним транспортом українською територією, з метою забезпечення присутності на ньому українських експедиторських підприємств, розвитку транзитного потенціалу та підвищення привабливості України для здійснення міжнародних перевезень;
- здійснити підписання угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС з метою запровадження уніфікованих норм щодо забезпечення безпеки авіаційного руху, керування повітряним простором, якості послуг, що надаються, та захисту прав споживачів таких послуг;
- удосконалити тарифну політику у портовій галузі відповідно до загальноєвропейського досвіду, що дозволить підвищити конкурентоспроможність морських портів України та сприятиме їх здатності залучати додаткові обсяги транзитних вантажів;
- зменшити кількість портових зборів у спосіб агрегації, що дозволить оптимізувати їх адміністрування та спростити суднозаходи в українські порти для операторів суден;
- ухвалити Закон України «Про залізничний транспорт» (від 06.09.2019 р. проєкт № 1196-1).

2. Забезпечення достатнього рівня відновлення та модернізації основних засобів у транспортному секторі, для чого необхідно:

- передбачити зменшення норми відрахування чистого прибутку, отриманого підприємствами залізничного транспорту, що перебувають у державній власності, до Державного бюджету України до рівня, який забезпечуватиме їх здатність ефективно виконувати свої функції, зокрема здійснювати модернізацію основних

засобів та підтримувати експлуатаційні характеристики інфраструктури на необхідному рівні;

- усунути перехресне субсидування витрат на перевезення пасажирів з прибутку від вантажних перевезень у спосіб упровадження дієвого механізму фінансової компенсації витрат ДП «Укрзалізниця» місцевими громадами та адміністраціями у повному обсязі;
- забезпечити законодавче врегулювання порядку стягнення платні за використання шлюзів, цільового характеру використання цієї платні, порядку та джерел фінансування ремонтних та відновлювальних робіт на шлюзах України;
- заснувати Державний річковий фонд, який акумулюватиме кошти з метою подальшого фінансування ремонту, розширення та утримання в належному експлуатаційному стані річкової інфраструктури, насамперед судноплавних шлюзів;
- створити однакові конкурентні умови роботи авіаційних перевізників на зовнішніх та внутрішніх маршрутах у спосіб звільнення останніх від сплати ПДВ за умови, що ці кошти спрямовуватимуться у якості інвестицій в авіаційний транспорт, або використовуватимуться для підвищення доступності авіаційних перевезень для населення;
- забезпечити цільовий характер використання коштів, отриманих від передачі в концесію ДП «Херсонський морський торговельний порт» та ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»», інших портів та об'єктів портової інфраструктури, що будуть передані у концесію в майбутньому, а також частки їх прибутку, що належить державі, у спосіб фінансування програм розвитку та модернізації найважливіших морських портів України, через внесення відповідних змін до Бюджетного кодексу України;
- передбачити зменшення норми відрахування чистого прибутку, отриманого Адміністрацією морських портів України (далі АМПУ), до Державного бюджету України до рівня, який забезпечуватиме здатність АМПУ здійснювати свої функції, зокрема фінансувати днопоглиблювальні роботи у необхідних обсягах, що зменшить витрати на експортно-імпорتنу логістику та підвищить конкурентоспроможність морських портів України на світовому ринку транзитних перевезень;

- надавати пріоритет будівництву бетонних доріг, насамперед на півдні України, у місцевостях, де відбуваються масовані перевезення вантажів та порушення габаритно-вагових нормативів, що дозволить мінімізувати витрати, необхідні на їх ремонт та підтримку в експлуатаційному стані;
- внести зміни до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» від 17.11.2016 р. № 1762-19 з метою збільшення обсягів фінансування Державного дорожнього фонду за рахунок перерахування до нього загальної суми штрафів, стягненої з порушників габаритно-вагового контролю;
- вивчити можливості участі України в міжнародних програмах отримання технічної та фінансової допомоги з метою забезпечення безпеки руху, зокрема у спосіб відновлення стану транспортної інфраструктури та з метою нарощування обсягів будівництва бетонних доріг, насамперед за рахунок налагодження ефективної співпраці з ЄБРР, ЄІБ, Азійським банком, Виконавчим агентством з інновацій та мережі (INEA) тощо.

3. Інтеграція вітчизняної транспортної системи до міжнародних транспортних проєктів, відновлення та розширення транзитного потенціалу транспортної системи України, для цього необхідно:

- створити робочу групу з підготовки пропозицій щодо прискорення виконання умов Угоди про асоціацію між Україною та країнами ЄС у сфері транспорту з метою максимального наближення умов функціонування вітчизняного транспортного сектору до європейських, насамперед у контексті інтеграції вітчизняної транспортної системи до *TEN-T*;
- опрацювати можливості долучення української сторони або інтенсифікації її роботи з метою забезпечення поглибленої інтеграції української транспортної системи до світових інфраструктурних проєктів, насамперед Транскаспійського міжнародного транспортного коридору, «Нового шовкового шляху» та інших, для забезпечення стійкості та безпеки функціонування транспорту України;
- забезпечити реалізацію положень Конвенції про процедуру спільного транзиту у спосіб впровадження електронної транзитної системи для функціонування режиму спільного транзиту, що поліпшуватиме умови здійснення транзитних перевезень терито-

рією України та збільшуватиме її привабливість щодо залучення додаткових обсягів транзитних вантажів;

- розглянути можливість застосування інспекційно-оглядових комплексів з використанням рентгенівського сканера для пришвидшення процедур пропуску вантажних автомобілів через державний кордон України;
- запровадити спрощену систему та процедури митного оформлення вантажів, що сприятиме ефективнішому використанню транзитного потенціалу України та забезпечуватиме більшу стійкість та неуразливість вітчизняного транспортного сектору щодо кризових явищ.

4. Вжиття модернізаційних заходів на транспорті, запровадження енергоощадних і «зелених» технологій, розвиток інтелектуальних технологій та цифровізації перевізних процесів. Для цього необхідно:

- ухвалити зміни до Податкового кодексу України та Митного кодексу України щодо зниження оподаткування товарів, призначених для модернізації транспортної галузі України, якщо аналоги таких товарів не виробляються в Україні;
- забезпечити реалізацію «Стратегії розвитку морських портів України до 2038 р.» з метою перетворення державних морських торговельних портів на сучасні модернізовані інфраструктурні об'єкти, здатні надавати повний комплекс якісних послуг споживачам і на рівних конкурувати із провідними портами сусідніх країн;
- забезпечити реалізацію «Державної цільової програми розвитку автомобільних доріг в Україні на 2018–2022 р.» щодо активізації інноваційної і науково-технічної діяльності в дорожньому господарстві, впровадження сучасних ефективних, енерго- й ресурсощадних матеріалів і технологій, що забезпечують високу якість і довговічність дорожніх і мостових конструкцій, недопущення шкідливого впливу дорожнього будівництва на навколишнє середовище;
- завершити розробку та реалізувати положення Довгострокової програми оновлення рухомого складу «Укрзалізниці» задля модернізації її рухомого складу на новій технологічній основі;
- забезпечити інноваційний розвиток інфраструктури аеропортів України в рамках виконання Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р.;

- пришвидшити впровадження існуючого проекту геоінформаційної системи керування станом автомобільних доріг з урахуванням світового досвіду реалізації таких систем, що сприятиме повнішому інформаційному забезпеченню процесу ухвалення рішень щодо пріоритетності будівництва та ремонту автодорожньої інфраструктури, дотримання міжремонтних інтервалів, а також фіксуватиме факти неналежного виконання таких робіт підрядниками;
- забезпечити поліпшення ефективності прогнозування та моделювання вантажно-транспортних потоків за рахунок запровадження системи ITS (*Intelligent Transport System*), що сприятиме оптимізації регулювання транспортних потоків та більш повноцінному використанню наявної пропускної здатності транспортних систем.