



УРЯДОВИЙ КУР'ЄР

ЧЕТВЕР, 28 СІЧНЯ 2021 РОКУ

ЦІНА ДОГОВІРНА

№18 (6886)

ЦИТАТА ДНЯ

ДМИТРО КУЛЕБА:



«Я хочу сказати, що є одна суттєва переешкода для розвитку українсько-угорських відносин: це емоції та підозри».

Міністр закордонних справ про прагнення обох країн подолати непорозуміння й відновити добросусідський діалог

4

ЄС залишається найбільшим партнером

СВІТОВІ РИНКИ. Вітчизняний експорт продукції АПК та харчової промисловості у січні — листопаді 2020 року становив 20 мільярдів доларів. Це на 0,3%, або на 62,3 мільйона доларів менше порівняно з торішнім аналогічним періодом. Однак у Мінекономрозвитку позитивною тенденцією вважають уповільнення темпів зниження експорту.

«Україна — важливий торговий партнер і один з найбільших експортерів аграрної та харчової продукції на світові ринки. Наше продовольство має попит на ринках ЄС, які висувають високі вимоги до якості продуктів. За звітний період Україна поставила в ЄС аграрної та харчової продукції на суму 5,8 мільярда доларів, або 28,9% загального експорту такої продукції», — коментує міністр розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства Ігор Петрашко.

Найбільше експортовано у країни ЄС — \$5,8 млрд; Китай — \$3,1 млрд; Індію — \$1,3 млрд; Єгипет — \$1,3 млрд; Туреччину — \$902,9 млн. Лівова частка — це зернові культури, олія та м'ясопродукція. Зростає постачання олії, ячменю, пшениці, меду, плодів і горіхів, хлібобулочних і кондитерських виробів.

ЦИФРА ДНЯ

6,86

грн за м³

з урахуванням ПДВ й без вартості доставки коштуватиме природний газ у лютому для клієнтів ГК «Нафтогаз України»

Прожитковий мінімум і гранти для заробітчан, що повернулися



Фото: надана пресслужба Кабінету Міністрів України

2

ЗАСІДАННЯ КАБІНЕТУ МІНІСТРІВ. Уряд ініціює законодавчі зміни за актуальними запитами суспільства

Інтернет-технології та банки: дружба міцніє

ФІНАНСИ. Протягом цього року очікують на значне пожвавлення обслуговування клієнтів фінустанов в онлайн-режимі та надання нових видів послуг

Олег ГРОМОВ,
«Урядовий кур'єр»

2020-й був нестандартним роком для роботи банківсько-фінансового ринку України. Як і в інших галузях, тут під впливом пандемії COVID-19 змінилися підходи до роботи установ і насамперед банків та поведінка клієнтів.

Однак банкіри не впадають у відчай та готуються прийняти всі виклики, які постануть цього року.

«Урядовий кур'єр» намагався з'ясувати ці питання, аби кожен пересічний українець міг визначитись, як надалі він співпрацюватиме з установами фінансового та банківського сектору.

Як вважає голова правління Нацбанку Кирило Шевченко,

попри негативний вплив карантинних заходів на діяльність банківського сектору, він рухається впевнено і з істотним запасом міцності.

Як перший приклад цього він наводить беззаперечний факт: банкрутства банків, які трапи-

лися 2020 року, не були спричинені пандемією. Торік перестали існувати лише два банки — «Аркада» і МістоБанк. Проблеми, які були в цих фінустановах, можна назвати системними, і вони накопичувалися ще задовго до 2020-го.

3



4 820 103 080 039

КУРСИ ВАЛЮТ/БАНКІВСЬКІ МЕТАЛИ

встановлені Національним банком України на 28 січня 2021 року

USD 28.1652

за 1 долар США

EUR 34.1207

за 1 євро

RUB 3.7181

за 10 рублів

AU 51920.57

AG 708.77

PT 30349.97

PD 65408.89

за 1 трійську унцію

НОВИНИ ТА КОМЕНТАРІ

Прожитковий мінімум і гранти для заробітчан, що повернулися

Любомира КОВАЛЬ,
«Урядовий кур'єр»

Уряд і надалі продовжуватиме реалізацію стратегії з восьми кроків щодо подолання тарифної кризи й створення справедливих правил на ринку газу. Це стосується і граничної ціни на газ та його розподіл цієї зими, нарахування пені в січні, представлення газопостачальниками річних продуктів для населення, компенсацій українцям, які встановили електричне опалення, а також доступу до отримання субсидій. На цьому наголосив Прем'єр-міністр Денис Шмигаль під час засідання уряду.

Зміни потрібні давно

Фахівці Міністерства соціальної політики підготували пакет законопроектів, які змінять застарілі підходи до формування прожиткового мінімуму. Адже досі для цього використовували нормативи, які не відповідають реальним потребам громадян.

«Сьогодні прожитковий мінімум прив'язано не тільки до великої кількості соціальних виплат, а й до податків, внесків, штрафів. І це певний дискредитаційний підхід, який суперечить логіці соціальної політики», — пояснив Прем'єр.

Має бути проведено відповідну реформу для вдосконалення методології визначення прожиткового мінімуму та оптимізації механізму його застосування. Адже зміни в законодавстві з цього питання потрібні давно. І нині це вже не просто вимога часу, це справді нагальна потреба.

Міністр соціальної політики Марина Лазебна, презентуючи проекти законів, уточнила, що

їх спрямовано на виконання указу Президента й програми діяльності уряду. Їх опрацьовано з Комітетом Верховної Ради з питань соціальної політики та захисту прав ветеранів.

«Ми кажемо, що прожитковий мінімум — це має бути вартісна величина для визначення основних соціальних потреб людини на мінімальному рівні. Тобто його визначатимуть і застосовуватимуть виключно для визначення основних соціальних гарантій, які є для особи основним джерелом доходу. Це мінімальна заробітна плата, мінімальна пенсія за віком, державна соціальна допомога малозабезпеченим сім'ям та інші види державної соціальної допомоги», — пояснила вона.

У Мінсоцполітики разом з іншими міністерствами провели масштабний аудит законодавства щодо зростання величини прожиткового мінімуму.

«На сьогодні в українському законодавстві прожитковий мінімум — розрахункова величина для визначення не лише розміру соціальних виплат: це і штрафи, збори, платежі, стягнення. Майже 180 норм передбачають використання його в таких кодексах: Кримінальний, Господарський, Адміністративний. А це вдвічі перевищує кількість тих норм, які регулюють питання соціальних виплат», — уточнила міністр.

Тому Мінсоцполітики пропонує запровадити в законопроектах базові величини для розрахунку таких виплат і зборів. «Якщо буде ухвалено такий законопроект, буде базова величина для соціальних виплат на дітей, базова величина для соціальних виплат населенню, пропонується встановити базову величину для



Малюнок з сайту usimg.com.ua

Новий прожитковий мінімум розраховуватимуть за сучасними світовими практиками

грошових платежів і стягнень тощо. Усі ці базові величини відповідатимуть тим розмірам, якими вони сьогодні є. І це буде структурована і чітка політика», — переконана урядовець.

Денис Шмигаль наголосив, що важливим моментом для формування справедливого пенсійного забезпечення слугують правильні підходи до індексації цих виплат. Задля досягнення цієї мети уряд затвердив і передасть до Верховної Ради законопроект про вдосконалення пенсійного законодавства для зростання пенсійного забезпечення громадян. У ньому йдеться, що з 2022 року, не пізніше 1 березня, передбачено встановлення щорічної індексації пенсій. Тож це питання більше не буде елементом політичних маніпуляцій. Також буде виправлено несправедливість, коли окремим категоріям

громадян пенсії не індексували вже багато років.

Окремим проектом буде збільшено стипендії дітям-сиротам і дітям, позбавленим батьківського піклування. Таке підвищення може становити до 150% розміру прожиткового мінімуму.

«До 18 років відсоток вираховуватиметься від розміру прожиткового мінімуму для дітей відповідного віку, а після 18 — як відсоток цього мінімуму для працездатних осіб. Фактично така стипендія може становити понад 3 тисячі гривень», — поінформував очільник уряду.

Стимулюватимуть працювати в Україні

Прем'єр зазначив, що мета уряду — зробити так, аби українці хотіли жити і працювати у своїй державі. А для цього осно-

ву держави має становити розвинений середній клас. Це люди, які мають малий і середній бізнес, сімейні підприємства. Тож уряд затвердив законопроект, який передбачає надання грантової підтримки для трудових мігрантів, які повернулися на батьківщину і хочуть відкрити тут власну справу. На це можна буде отримати допомогу від держави в розмірі до 150 тисяч гривень. Важлива умова — те, що й сама людина має інвестувати кошти у не меншій сумі в таку справу. Денис Шмигаль висловив сподівання, що ця ініціатива уряду надасть стимул українцям повертатися додому, інвестувати у свої громади, створювати там підприємства й робочі місця.

Пріоритетом уряду залишається підтримка малого і середнього бізнесу за програмою доступних кредитів 5—7—9%. Уже видано понад 19 мільярдів гривень таких позик, програмою скористалися близько 8 тисяч підприємств у всій Україні. Відтепер нею може повноцінно користуватися середній бізнес із річною дохідністю до 20 мільйонів євро.

Прем'єр повідомив, що Президент доручив уряду запровадити у країні механізми доступного іпотечного кредитування. Адже це позитивно вплине на розвиток економіки і має стати додатковим стимулом для молодих українців залишатися жити й працювати у своїй державі. Нацбанк ухвалив відповідні рішення, які полегшать отримання іпотечних кредитів для людей і спростив нормативну документацію для вітчизняних банків, аби значно зменшити бюрократичну складову в цьому процесі.

Швидкість і креативність — вимоги часу

МЕТА НА ПЕРСПЕКТИВУ. Два круглі столи відбулися в межах широкого обговорення Національної економічної стратегії-2030

Відділ новин
«Урядового кур'єра»

Цього тижня обговорено теми «Розвиток індустрії гостинності та креативних індустрій» та «Розвиток підприємницької культури і регуляторної політики». Ішлося про напрями державної політики, які мають стати основою розвитку малого й середнього бізнесу (МСБ) та відобразитися у НЕС-2030.

Бізнесу потрібні гарантії

«До пандемії частка доданої вартості МСБ становила майже 50%. Однак згідно з опитуваннями, мало людей знають, як ефективно залучати кошти для свого бізнесу, або мало хто готовий ризикувати для реалізації своєї бізнес-ідеї», — прокоментував на своїй сторінці у фейсбуці Прем'єр-міністр Денис Шмигаль.

Глава уряду окреслив основні вектори підвищення підприємницької культури: «Значну увагу в наступні роки плануємо приділяти розвитку екосистеми під-

тримки бізнесу. За останні два роки уряд розробив ініціативи та платформи, що полегшують доступ до освіти і консультаційних послуг для підприємців. Наприклад, онлайн-платформа «Дія.Бізнес», яка має величезну кількість сервісів для підприємців. Надалі вбудовуватимемо розвинену екосистему офісів і агентств для підтримки МСБ та адміністрування державних програм підтримки».

Другим важливим аспектом для розвитку підприємницької культури він назвав зменшення регуляторного тиску. Одним із пріоритетів державної політики тут має стати забезпечення рівних ринкових правил гри, гармонізація законодавства із законодавством ЄС і вдосконалення захисту прав інтелектуальної власності.

Не менш важливий для МСБ і доступ до фінансів. «Тож серед пріоритетів НЕС-2030 та уряду — розвиток інструменту портфельних гарантій, інструментів факторингу, пільгового кредитування (зокрема через розширення програми «5—

7—9»), грантів для стартапів тощо», — вважає Прем'єр.

А за словами міністра розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства Ігоря Петрашка, розвиток підприємницької культури й регуляторна політика — найконцентрованіший блок НЕС-2030, бо питання підприємництва й умов ведення бізнесу стосуються ключових державних політик у галузях енергетики, промисловості, державних закупівель, фінансово-кредитної, інноваційної, інвестиційної діяльності тощо. «Ключовими векторами розвитку НЕС-2030 визначено розвиток екосистеми підтримки бізнесу, розширення доступу до фінансування та спрощення регуляторного середовища», — зазначив Ігор Петрашко.

Розвиток підприємництва для будь-якої країни — це базис для конкурентних відносин та підвищення якості життя населення, вважає заступник міністра розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства Ірина Новікова: «Наша амбітна мета полягає у зміні іміджу

держави в очах підприємців. Ми маємо перейти від перешкод до партнерства».

Уряд дослухається до всіх

Завдяки програмам пільгового кредитування уряд бачить і основу для відновлення діяльності гостинної індустрії та креативних індустрій. У період пандемії доступ до кредитних ресурсів для представників цих галузей було ускладнено, тому держава має узгодити заходи задля підвищення доступу представників цих галузей до фінансів.

«Для розвитку креативних індустрій планується розбудова успішних кейсів інституцій у галузі культури. Робитиметься це за прикладом Українського культурного фонду та Українського інституту книги, діяльність яких неодноразово засвідчувала свою ефективність», — вважає Денис Шмигаль. — Пріоритетами в цьому напрямі цього року має стати розроблення моделі креативних хабів. На їх базі буде представлено різні інвес-

тиційні проекти, працюватимуть програми менторства, тренінги тощо».

Міністр культури та інформаційної політики Олександр Ткаченко додає, що креативна економіка виступає «м'якою силою, яка позиціонує Україну у світі». Торік вага креативної економіки становила майже 4% доданої вартості в Україні, повідомляє департамент комунікацій Секретаріату Кабінету Міністрів.

«Плануємо запровадити й систему кеш-рибейтів для іноземних виробників кіно, які почали проявляти великий інтерес до зйомок в Україні. Це має стати найпотужнішим стимулом для розвитку кіно у державі», — зазначив урядовець.

Створення доступних фінансових можливостей для креативних підприємців, поліпшення системи освіти й розвитку компетенцій вбачає серед пріоритетів стратегії директор Центру економічного відновлення Кирило Криволап: «Існує прямий зв'язок між рівнем розвитку креативних індустрій та ВВП. У сучасному світі

креативні індустрії зростають іноді навіть швидше, ніж інші галузі. Одне з чотирьох робочих місць у світі створюється саме у галузі креативних індустрій або галузі гостинності й туризму».

Слід працювати й над розвитком ефективнішого управління галуззю туризму та гостинності, забезпеченням сталого розвитку ринкової екосистеми.

«Для цього на основі державно-приватного партнерства має бути створено національну туристичну організацію України, яка відповідатиме за маркетинг і зможе стало й спільно з бізнесом просувати країну на цільових ринках для залучення більшої кількості туристів», — підкреслила голова Державного агентства розвитку туризму Мар'яна Олесюк.

На основі широкого обговорення НЕС-2030 буде розроблено проект рішення уряду про формування економічної політики до 2030 року, затверджено пріоритети для Програми діяльності уряду й перелік пріоритетних законів на наступні три роки.

ФІНАНСИ

Інтернет-технології та банки: дружба міцніє

(Закінчення.
Початок на стор. 1)Чинники
впевненості

Другий чинник упевненості — велика капіталізація банківської системи. Рівень регулятивного капіталу фінансових установ 2020-го був на 10% вищим за необхідний мінімальний.

Попри це коронакриза не була безболісною для банківської системи: відбулося скорочення прибутків установ. Кирило Шевченко зазначає, що прибутковість банків 2020 року була на 23% нижчою, ніж 2019-го. Це пов'язано з тим, що у банків зросли відрахування до резервів. Варто одночасно стверджувати, що це було наслідком зниження якості кредитного портфеля саме через пандемію.

Однак як вважає заступник голови правління банку «Південний» Максим Цимбал, це не позначилося докорінно на роботі банків, і цього не відчули їхні клієнти: «Торік банки не заморозили свою діяльність, що буває у складних та форс-мажорних обставинах, а швидко зорієнтувалися і вже до травня 2020 року активно долучилися до роботи і підтримували реальний сектор економіки».

Клієнти підказали

Цікаво, що банкам торік і, напевно, цього року радять, як працювати, самі споживачі фінансових послуг.

Як вважає заступниця голови правління Укргазбанку Тамара Савощенко, у фінустанові одразу побачили, як змінилася поведінка та очікування клієнтів: «Чимало клієнтів до 2020 року не замислювалися над тим, щоб здійснювати операції онлайн, але під впливом карантину змушені були перейти на цей режим. Тож 2021-го маємо усвідомити ці зміни і зрозуміти, чого від нас очікуватиме надалі клієнт».

На її думку, фізичні та юридичні особи чекають на щось но-



Навіть клієнти, які раніше не здійснювали операцій онлайн, в умовах карантину опанували цей режим

ве, приміром гіперперсоналізацію. «Вони потопають у масиві реклами, яку отримують у соцмережах, і хочуть, щоб через CRM-кампанії їм надавали індивідуальні пропозиції», — продовжує думку банкір.

Під гіперперсоналізацією розуміють новий підхід до торгівлі, зокрема в наданні банківських послуг, в якому поєднуються дві ідеї: гранична персоналізація взаємодії продавця зі споживачем, за якої ця взаємодія будується на аналізі великого масиву даних про індивідуальні особливості попиту і споживання кожного покупця, і максимально можливої кастомізації (тобто підлаштування під певну аудиторію). Це означає, що послуга, яка продається, налаштовується під кожного покупця і його персональні особливості так, щоб продавати унікальний товар за ексклюзивними умовами.

Погоджується з тим, що відбулася докорінна зміна поведінкових моделей клієнтів, особливо фізичних осіб, і заступник голови правління ПУМБ Артур Заго-

родников. «У ПУМБ працює спеціальна група, яка відстежує поведінку клієнтів і розробляє відповідні внутрішні моделі, згідно з якими вносять зміни до інструментів, якими користуються наші клієнти — фізичні особи», — зазначає він.

Спростити систему
ухвалення рішень

Як вважає голова правління банку «Глобус» Сергій Мамедов, його банк збирається створити спеціальну схему, яка дасть змогу клієнтам задовольняти їхні потреби, і найголовніше — робити це оперативним.

За його словами, 2021 року банк «Глобус» запропонує чимало нових продуктів для клієнтів. Буде спрощено систему ухвалення рішень за іпотечного онлайн і кредитування в інтернеті. Ці продукти мають бути максимально простими й наближеними до клієнтів. За його словами, людина, яка звертається до компанії-забудовника, зможе через спеціальний онлайн-канал отримати інформацію, чи

може банк надати кредит фізичній особі.

Голова правління Банку Кредит Дніпро Сергій Панов вважає, що у корпоративних клієнтів, тобто у юридичних осіб, буде дуже великий попит на такі продукти, як факторинг та лізинг. Ці види надання коштів в Україні чомусь було свого часу призабуто, а, наприклад, лізинг дуже важливий і має неабиякий попит за кордоном. За словами Сергія Панова, клієнти вимагають такого самого рівня швидкого оформлення цих видів послуг онлайн, як і фізичні особи. Для останніх банки 2020 року зробили у цьому сенсі чимало, тож настав час і для юридичних осіб.

Голова правління Ідея Банку Михайло Власенко очікує, що цього року активізується розвиток карткового бізнесу банків. Яскравий приклад цього — сегмент віртуальних карток.

«Ринок повертається до цифрових технологій. Наш підрозділ, який займається цими питаннями, фактично весь сфокусовано на роботі в цьому напрямі. У питаннях так званого проникнен-

ня цифрового сервісу в банківські технології та продукти Україна досягла навіть більших перемог, ніж європейські держави», — резюмує він.

Регулятор допоможе

Нацбанк України готовий швидко реагувати на всі виклики часу й активно допомагати фінансовим установам. За словами Кирила Шевченка, 2021 року буде впроваджено регулярну оцінку стійкості банків, щоб з'ясувати, чи коректно вони відображають кредитний ризик за активами. Буде введено новий норматив ліквідності фінансових установ — NSFR.

Голова Нацбанку вважає важливим кроком поступове запровадження підвищених ваг ризику для незабезпечених споживчих кредитів до 150%. «Бачимо один з основних ризиків у цьому сегменті щодо зростання NPL (токсичні кредити). Ці зміни обговорюють з учасниками ринку споживчого кредитування. Це підвищення буде поступовим: спочатку 125%, а потім 150%. Менше за все головний фінансовий регулятор прагне зробити такий стрес банківській системі, після якого вона залишиться без капіталу», — каже він.

Безумовно, Нацбанк активно допомагатиме розвитку інтернет-технологій та протидії шахрайству, яке в системі онлайн-роботи банків 2020 року істотно активізувалося. Це дуже важливо робити посиленнями заходами саме 2021-го, бо всі ми очікуємо на відкриття ринку землі. Це дасть змогу досвідченим шахраям значно активізуватися у злочинах і намаганнях поживитися коштами фізичних та юридичних осіб, які братимуть активну участь в операціях купівлі-продажу землі.

Отже, 2021-й стане роком значного розширення роботи банків із клієнтами за допомогою інтернет-технологій у режимі онлайн. Цього нас 2020-го навчила коронакриза, і саме вона, мабуть, назавжди змінила ринок банківських послуг.

Обізнані крадії проти необізнаних клієнтів

БЕЗПЕКА. Як уберегтися від шахраїв, які хочуть зняти кошти з ваших карток

Олег ГРОМОВ,
«Урядовий кур'єр»

«Урядовий кур'єр» неодноразово порушував тему шахрайства з банківськими картками громадян. Та оскільки останнім часом в Україні в нових коронавірусних реаліях активізувалися карткові операції, то помітно почастило незаконне зняття з них коштів. І хоч останнім часом навіть старші за віком люди стають дедалі пильнішими та обізнанішими, є те, про що варто нагадати.

Хто кого?

Популярний метод шахрайства нині — так званий фішинг. Це психологічна гра злочинців із власниками карток. Так би мовити, хто кого переграє.

У разі фішингу злочинці під виглядом банківських працівників і навіть

співробітників Нацбанку, дзвонячи до клієнтів фінансових установ, намагаються випитати у них суто конфіденційну інформацію про номер картки, термін її дії, різні коди та паролі тощо.

Недавно у цьому сенсі почастило й авторів: шахраї подзвонили і сказали, що треба назвати номер картки і пароль, який надійде від імені рідного банку, щоб розблокувати її. Автор поцікавився, хто до нього телефонує. Цією людиною виявився начебто начальник служби безпеки банку. Звісно, такого начальника у фінустанові немає й ніколи не було. А шахраї, почувши від журналіста відповідь, що ніхто не має права випитувати таку інформацію і особливо пароль на вхід до права користування грошима на картці, дуже обурилися і стали лаятися по-російськи.

У банках зазначають, що це типове шахрайство і треба берегтися від таких дій.

Шахраї стали часто розсилати СМС-повідомлення, в яких пишуть, що картку заблоковано і треба передзвонити за номерами телефонів, які вони вказують. Але якщо СМС-повідомлення надходить не на фірмовому бланку банку, треба знати: це шахраї. Краще такі повідомлення ігнорувати або передзвонювати на прямі лінії фінансових установ і з'ясувати, чи карту було заблоковано. Банківські працівники ніколи не дзвонять, щоб уточнити номери карток та іншу інформацію про них.

Метод
зчитування

Найпоширенішим способом крадіжки коштів з банківських карток залиша-

ється скімінг. Це встановлення спеціального обладнання на банкомат для зчитування і запису інформації з картки. Такі дані потім використовують для виготовлення псевдокопій карток. Користуючись ними, можна без труднощів красти кошти у справжнього власника.

Ще шахраї можуть зчитати PIN-код картки, використовуючи спеціальні накладки на клавіатуру банкомата. Справи тут серйозні.

А боротьба з цим негативним явищем, зазначають фахівці, полягає в тому, що перед зняттям коштів треба оглянути банкомат на предмет чогось стороннього. Банки розпочали видавати клієнтам картки зі спеціальним чипом, зчитування інформації з якого неможливе. Тому хто не має такої картки, треба звернутися до фінансової установи.

Рибні
страждання

Фішинг, що в перекладі з англійської означає риболовлю, — це один з методів крадіжок з карток, який стає надзвичайно популярним.

Шахраї розсилають клієнтам листи чи СМС-повідомлення начебто від імені відомих банків, компаній, торговельних брендів. Там міститься інформація з посиланням на сайт, який начебто не викликає особливих підозр. Наприклад, пропонують купити товар відомої компанії, і треба ввести інформацію за картокою. Якщо власник картки це робить, то він передає доступ даних до крадіїв. А вони забирають гроші нещасного. Головна умова купівлі таких товарів — передоплата. Це має неабияк насторожити власника картки.

Кількість таких сайтів щомісяця зростає, і це не лише специфіка України, а й багатьох держав, серед яких розвинені.

Аби не стати жертвою фішингу, фахівці радять ретельно вивчати адресу сайту, адже в ньому може бути одна неправильна літера у назві відомого бренду чи банку. Якщо так є, то сайт підроблений, і в жодному разі з такою компанією не можна мати справу. На підроблених сайтах дуже багато помилок: орфографічних, стилістичних, пунктуаційних тощо. Такого солідна компанія собі ніколи не дозволить.

Світ змінюється. З'являються новації, які поліпшують наше життя, але нечесні люди також удосконалюють свої методи. Проти них треба бути озброєними і мати знання, як їм запобігти. Прості поради дають змогу власникам банківських карток уникнути неприємностей.

ДИСКУСІЙНА ТРИБУНА

Деревопереробники потребують
контрактування лісосировини**ЗАКОНОТВОРЧІСТЬ.** Реформування ринку деревини має поліпшувати роботу лісопромислового комплексу, а не руйнувати його

Микола КОГУТ,
голова громадської
організації «Асоціація
деревообробників та
лісозаготівельників
Львівщини»,
для «Урядового кур'єра»

Вітчизняні деревопереробні компанії — найбільші споживачі деревини, яку заготовляють в Україні лісогосподарські підприємства. Купуючи її у лісгоспів, деревопереробники фактично фінансують лісову галузь. Вони забезпечують поглиблену переробку деревини, випускають продукцію з високою доданою вартістю, створюють робочі місця, наповнюють бюджети і соціальні фонди, беруть активну фінансову участь у реалізації програм регіонального та галузевого розвитку.

Проте потреби деревопереробників найбільше ігнорують під час реформування лісопромислової галузі. І це шкодить всьому економічному сектору країни, а особливо розвитку місцевих громад.

Комітет з питань екологічної політики та природокористування Верховної Ради схвалив законопроект «Про ринок деревини» (№4197-1), розроблений без участі підприємств, яких він безпосередньо стосується. Проігноровано підсумки досліджень і рекомендації провідних науковців у лісопромисловій галузі України.

**Кожен лот —
що кіт у мішку**

Цей законопроект аж ніяк не вирішує основного питання деревопереробного виробництва, а саме ста-

більного доступу до лісосировини. Кожен підприємець — вітчизняний товаровиробник чи іноземний інвестор розраховує на певні обсяги сировини для роботи своїх виробничих потужностей. Але квартальні торги продукцією лісозаготівель, які документ пропонує зробити основними, більше нагадують лотерею.

Ось приклад. Торги першого кварталу 2021 року, які щойно відбулися, відзначилися небувалим стрибком цін — на окремі лоти до 100%. Деревина нижчих сортів обігнала у вартості якіснішу і ціннішу. Така ситуація склалася не внаслідок здорової конкуренції, а тому, що комусь вигідно штучно завищувати ціну.

Зробити це просто. Наприклад, породи дуб лісогосподарські підприємства виставили на торги тільки 26% загального обсягу лісопродукції, запланованої до заготівлі у I кварталі. Внаслідок свідомого заниження обсягів пропонованої до купівлі деревини різко зросла її реалізаційна вартість.

А окремі виробничники злякалися перспективи залишитися на найближчі три місяці без сировини, адже чергові торги відбудуться ще нескоро, тож торгувалися про запас. Тому виник ажіотаж.

Кожен лот на щоквартальних торгах — це кіт у мішку. Лісгоспи його планують віртуально, бо заготівлі деревини вони ще не починали. Тож часто виникає ситуація, коли деревопереробникам доводиться купувати деревину нижчої якості, ніж та, право на придбання якої отримав переможець аукціону.



Цінові коливання на торгах змушують лісозаготівельників інколи реалізовувати продукцію за значно нижчими цінами через швидке псування заготовленої деревини

Чимало деревопереробних підприємств змушені зупинити виробництво через такі цінові коливання. Продавці лісоматеріалів лісгоспи теж зазнають збитків. Як свідчить практика, у разі штучного завищення ціни на конкретні лоти переможці таких лотів в майбутньому зазвичай від них відмовляються. Державні лісові господарства шукають інші шляхи збуту такої лісопродукції. Лісозаготівельники змушені укладати прямі угоди купівлі-продажу й реалізовувати її за значно нижчими цінами, ніж склалися на останньому аукціоні, адже спилена деревина не може довго лежати на складах.

То в чому тут користь для економіки і позитив реформи?

**Чи розв'яже
проблему єдиний
адміністратор?**

Є досвід проведення подібних торгів у Львівській області через регіональні біржі. На них набагато менше ажіотажу, лісгоспи виставляють деревину, яку вже заготовлено або вона у процесі розробки, а тому якість і кількість її відома.

Ще одна проблема полягає у тому, що законопроект «Про ринок деревини» №4197-1 пропонує розв'язати всі проблеми через призначення монополіста, який контролюватиме торгівлю деревиною. Це буде єдиний адміністратор електронної торгової системи, якого призначає Кабінет Міністрів України.

Донедавна торги проводили біржі, які мають певні права і обов'язки, визначені Законом України «Про товарні біржі». У біржі є пропи-сані законодавством інструменти регулювання торгів — уже випробувані, які працюють.

Запропонований законопроект «єдиний адміністратор» — суто посередник, який не несе абсолютної ніякої відповідальності за результати торгів.

Минул рік після запровадження урядом пілотного проекту, коли 25% деревини лісгоспи мали продавати через торговельні майданчики «Прозорро.Продажі». На сьогодні вже є скандальні історії з тими майданчиками. Підприємці, сплативши для участі в аукціонах різні реєстраційні та інші внески на

десятки тисяч гривень, залишалися без сировини. За що ж вони сплачують посередникові чималі суми зароблених ними коштів?

Аукціони на «Прозорро.Продажі» нині одні з найдорожчих, і страшно уявити їх вартість після монополізації торгів, адже законопроект №4197-1 передбачає продаж усієї заготовленої державними лісгоспами деревини тільки через «Прозорро.Продажі». Це істотно збільшує собівартість продукції й робить наші підприємства неконкурентними.

Призначення єдиного посередника-оператора ринку та створення Лісового порталу — не системне розв'язання проблем деревопереробної галузі зокрема у забезпеченні сировиною. Від цього страждатиме лише легальний бізнес. Анти-монополий комітет України має втрутитися і стати на захист економічної конкуренції в лісопромисловому секторі економіки.

Найбільший стабілізаційний ефект вбачаємо у контр-актуванні деревопереробними підприємствами 50% деревини від історії офіційних продажів за попередній рік. Цю вимогу містить проект закону «Про ринок деревини» №4197, автор якого — народний депутат України Олександр Матусевич. Асоціації деревообробників долучилися до його розроблення. У законопроекті враховано вимоги підприємців до прозорості ринку, стабільності постачання і цін, відповідальності всіх сторін. Проект компромісний для всіх учасників ринку: продавців, покупців і бірж. Отже, він може внести довгоочікуваний конструктив у їхню роботу.

Україна та Угорщина налаштовуються
на конструктив**ШЛЯХ ДО ДІАЛОГУ.** Сусіди мають шанс спрямувати відносини в позитивне русло

Оксана МАЛОЛІТКОВА,
«Урядовий кур'єр»

Удвосторонні відносини України та Угорщини кінець минулого року приніс події негативного характеру. Але початок цього року дав шанс відкрити нову сторінку на основі принципу взаємної поваги. На цьому наголосили міністр закордонних справ України Дмитро Кулеба та міністр зовнішньої економіки і закордонних справ Угорщини Петер Сіярто, який відвідав Київ з робочим візитом.

«Радий вітати мого колегу і друга Петера Сіярто. Вдячний йому за готовність відновити конструктивний діалог. Тож наші переговори пройшли конструктивно й предметно. Підтвердили, що зустріч між лідерами наших країн залишається

на порядку денному. Наполегливо працюватимемо, щоб вона пройшла максимально результативно та відкрила нову сторінку у двосторонніх відносинах на основі принципу взаємної поваги», — заявив Дмитро Кулеба на спільній пресконференції за підсумками переговорів.

Проте міністр зауважив суттєву перешкоду для розвитку цих відносин: емоції та підозри.

«Я і Петер Сіярто погоджуємося, що до українсько-угорських відносин потрібно підходити з гарячим серцем, але з холодною головою. Категорично засуджую будь-які прояви неповаги до угорської громади України. Вважаю неприйнятною і будь-яку антиукраїнську риторику, яка лунає від окремих кіл в Угорщині. Нема жодних підстав вважати, що українські угорці схильні до

сепаратизму і що Українська держава хоче завдати будь-якої шкоди українським угорцям Закарпаття. Ми одна країна, одне суспільство. І такими будемо завжди», — констатував Дмитро Кулеба.

Петер Сіярто висловив вдячність Дмитрові Кулебі за запрошення і наголосив, що перемовини засвідчили здатність зупинити погіршення відносин між двома країнами, які останнім часом розвивалися не в найкращому напрямі, і спрямувати їх у добре русло.

«Для нас дуже важливі угорці Закарпаття. На них ми дивимось як на можливість єднання з Україною. Коли підтримуємо спільноту угорців Закарпаття, то підтримуємо й допомагаємо відносинам між нашими державами. Тож хочемо, щоб українці саме так сприйма-

ли підтримку угорців Закарпаття Угорщиною. Завжди підтримували суверенітет та інтеграцію України. Тому звинувачення, пов'язані із сепаратизмом, не мають жодного сенсу. І Україна, й Угорщина хочуть, щоб Закарпаття стало історією успіху, тому докладатимемо зусиль для її поширення. Угорщина вже підтримує різні проекти на Закарпатті та розробляє нові (щодо мостів, автошляхів, нових прикордонних пунктів). Готові надати кредит 50 мільйонів євро на будівництво доріг», — розповів Петер Сіярто. Він переконаний, що з українсько-угорських відносин треба вилучити всі радикальні прояви.

«Домовилися створити робочу групу для консультацій щодо втілення в життя закону про освіту. Якщо вони будуть успішними,

то вилучимо дуже багато чинників непевності. Ідеться про 40 шкіл, які діють у населених пунктах з населенням меншим за 50 тисяч, кількість годин угорської мови. Українська сторона запевнила в готовності до конструктивного вирішення питань, що допоможе просуванню відносин. Українська сторона запевнила, що триватимуть консультації з угорською нацменшиною й щодо закону про нацменшини», — акцентував Петер Сіярто.

Добрі наміри Угорщини щодо України Петер Сіярто ще раз підкреслив тим, що його країна й надалі надаватиме Україні гуманітарну допомогу зокрема в оздоровленні дітей зі сходу, підтримці медсистеми в боротьбі з коронавірусом (днями передала 50 апаратів ШВЛ, 46 із яких отримали не закарпатські лікарні).

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Продовження. Початок у номерах за 22, 23, 26, 27 січня

ВИДОБУВНА ПРОМИСЛОВІСТЬ

Стратегічна мета, індикатори та пріоритетні кроки сектору Видобувна промисловість

ВІЗІЯ СЕКТОРУ: МІНЕРАЛЬНІ РЕСУРСИ УКРАЇНИ – фундамент доданої вартості для зростаючої економіки України

Зв'язок із стратегічними індикаторами економічної візії	Прямий вплив - Реальний ВВП, іодана вартість на працівника, експорт товарів та послуг Другорядний вплив – Іноземні та внутрішні інвестиції, бюджет			
Стратегічна мета	1.Забезпечити прозорість та доступність галузі для надходження зовнішніх та внутрішніх інвестицій	2.Забезпечити ефективне функціонування галузі за рахунок розвитку інноваційних підходів та високих технологій	3.Забезпечити задоволення потреб української економіки, створюючи надійний базис для виробництва продукції з високою доданою вартістю	4. Забезпечити гармонізацію галузі з навколишнім середовищем
Стратегічні цілі	- Зменшити тривалість та спростити процедуру отримання доступу до прав на розвідку та видобуток з можливих 180 днів до 45 днів - Залучити 2 млрд дол внутрішніх і зовнішніх інвестицій у розвідку та освоєння родовищ щороку - Розвідати до 2030 року 100% родовищ корисних копалин, визначених пріоритетними для забезпечення України - Зменшити рівень зношеності основних фондів - Збільшити державну підтримку георозвідки на період 2021-2030 років, шляхом прийняття окремої державної Програми геологічної розвідки	- Залучити іноземні та приватні інвестиції в R&D в об'ємі 100 млн дол до 2030 року - Створити державний фонд розвитку R&D у видобувній промисловості (надання грантів та створення замовлень) - Забезпечити підготовку необхідної кількості фахівців для розвитку промисловості - Залучити необхідну кількість спеціалістів в R&D проекти видобувної промисловості	- Збільшити обсяги видобутку стратегічно важливих корисних копалин та критичної сировини з урахуванням забезпечення 100% потреб України до 2030 року - Забезпечити на 100% потреби України у природному газі та нафті за рахунок власного видобутку - Забезпечити експорт українського газу в Європу у 2030 році - Збільшити вітчизняну первинну переробку корисних копалин	- Забезпечити функціонування видобувної промисловості у відповідності до екологічних стандартів - Знизити енергоємність видобувної промисловості на 30% - Збільшити на 50% перероблених та повторно використаних відходів, отриманих при видобутку корисних копалин - Забезпечити 100% реабілітацію територій, де відбувався видобуток
Пріоритетні кроки для досягнення цілей напрямку	- Розширення ресурсної бази України за рахунок масштабної георозвідки за сталим фінансуваннюм зі спецфонду бюджету та за рахунок приватних інвестицій - Прискорення та спрощення процесу отримання доступу до прав на користування надрами шляхом прийняття нового Кодексу про надра - Розробка чіткої, ефективної та стабільної регуляторної політики для стимулювання надходжень інвестицій в галузь	- Забезпечення стимулів для розбудови та розвитку R&D центрів, залучення необхідної кількості висококваліфікованих спеціалістів - Запровадження процесів автоматизації та оптимізації видобутку - Стимулювання залучення передових іноземних технологій в галузь	- Досягнення енергонезалежності України - Зменшення залежності за поставками стратегічно важливих корисних копалин та критичної сировини - Створення умов для експорту паливно-енергетичних ресурсів - Розвиток промислових потужностей з попередньої переробки сировини для збільшення доданої вартості українського продукту - Визначення Законом створення драйверів промислового розвитку через формування видобувних та переробних кластерів в Україні	- Зменшення негативного впливу на навколишнє середовище видобувної промисловості - Розвиток ресурсоефективного видобутку (зменшення використання енергії, води та матеріалів)

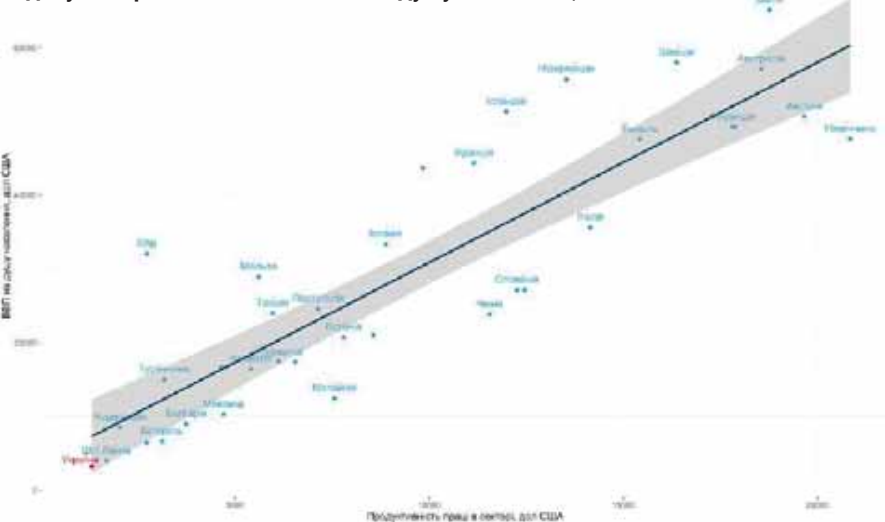
Джерело: Центр економічного відновлення

Розвинуті країни націлені на зменшення залежності економіки від видобувної промисловості та збільшення продуктивності в секторі

7%	236,5	млрд грн ВВП (2018)	2%	242,8	тис. людей зайнятих в галузі (2018)	5%	70,3	млрд грн податкових надходжень
----	-------	---------------------	----	-------	-------------------------------------	----	------	--------------------------------

РОЗВИТОК ВИДОБУВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ ТА ЗРОСТАННЯ ЕКОНОМІКИ

Співвідношення між продуктивністю праці в секторі видобувна промисловість та ВВП на душу населення, 2019



У 2019 році Україна знаходиться у групі країн, які характеризується **низькою продуктивністю праці в секторі видобувна промисловість та низькими показниками ВВП на душу населення**

Окрім цього для України характерна **висока залежність економіки від видобувної промисловості**. Згідно з однойменним рейтингом Україна посідає 47 місце з 182 країн, а її сусідами є такі країни як Габон, Танзанія та Ефіопія

Джерело: Центр економічного відновлення, World Bank, International Council of Mining and Metals

ВПЛИВ ВИДОБУВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ НА ГРАВЦІВ РИНКУ

- Промисловість** | Видобувна промисловість є постачальником сировини для ключових галузей переробної промисловості: металургії, машинобудування, хімічної. Розвиток видобутку дозволить зменшити імпорتنу залежність промисловості від поставок сировини та пришвидшить розвиток сектору
- Енергетика** | З одного боку, видобувна промисловість є значним споживачем енергії, з іншого боку – видобувна промисловість може забезпечити енергетичну незалежність України, збільшивши видобуток вуглеводнів
- Транспорт** | Перевезення продуктів добувної промисловості складають майже половину всіх вантажних перевезень в Україні. Розвиток цього сектору сприятиме розширенню та модернізації транспортної інфраструктури в Україні
- Міжнародні інвестори** | Україна має значні поклади корисних копалин, що за умови покращення регуляторної системи та полегшення доступу до надр, будуть інвестиційно привабливими для великих міжнародних гравців

ВПЛИВ ВИДОБУВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ НА ЕКОНОМІКУ ЗАГАЛОМ

- Нарощення видобутку істотно зменшить імпорتنу залежність України в критично важливій сировині
- Забезпечення сировиною переробну промисловість дозволить виробляти більше продукції з високою доданою вартістю
- Видобуток металів майбутнього дозволить в Україні розвивати нові галузі переробної промисловості (виробництво нікелевих акумуляторів)
- Розвиток нових технологій збільшить продуктивність праці в секторі, зменшить собівартість української продукції
- Видобувна промисловість стане потужним поштовхом для розвитку економіки й забезпечить більші надходження в бюджет та збільшення ВВП, а також створення додаткових нових робочих місць

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Структура секторального напрямку «Видобувна промисловість»

VALUE CHAIN В СЕКТОРІ ВИДОБУВНА ПРОМИСЛОВІСТЬ

ЦІЛІ НАПРЯМКУ



1. Забезпечити **прозорість та доступність галузі** для надходження зовнішніх та внутрішніх інвестицій
2. Забезпечити ефективне функціонування галузі за рахунок **розвитку інноваційних підходів та високих технологій**
3. Забезпечити задоволення потреб української економіки, створюючи **надійний базис для виробництва продукції з високою доданою вартістю**
4. Забезпечити **гармонізацію галузі з навколишнім середовищем**

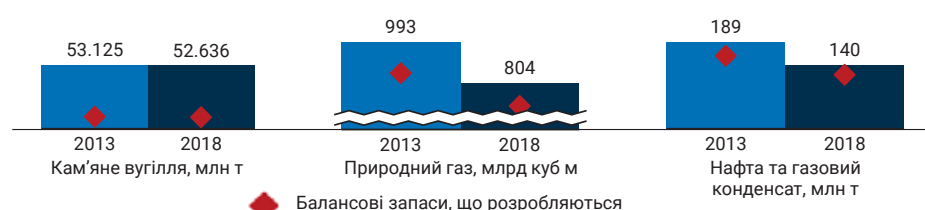
Джерело: Центр економічного відновлення

197

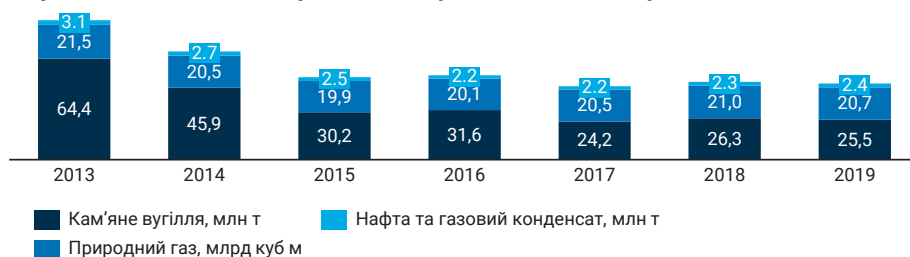
Поточний рівень розвідки та видобутку паливно-енергетичних корисних копалин **не забезпечує енергонезалежність України**

СТАН ВИДОБУТКУ ПАЛИВНО-ЕНЕРГЕТИЧНИХ РЕСУРСІВ

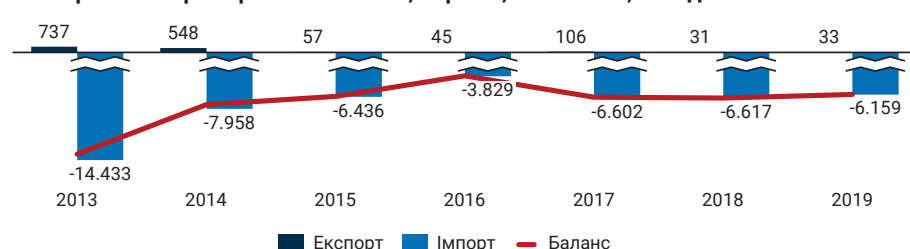
Балансові запаси паливно-енергетичних корисних копалин, Україна, 2013-2018



Виробництво паливно-енергетичних корисних копалин, Україна, 2013-2019



Експорт та імпорт корисних копалин, Україна, 2013-2019, млн дол



Джерело: Центр економічного відновлення, Держстат, Мінеральні ресурси України

КОМЕНТАРІ

- Ступінь забезпеченості України запасами паливно-енергетичних корисних копалин є **нерівномірним**: для кам'яного вугілля - 1089 років, для вуглеводнів: 51 рік – для нафти, 48 років – для природного газу). Окрім цього, ступінь видобутку запасів є неоднаковим і в сумі це **не створює необхідний рівень енергетичної безпеки держави**.
- Балансові запаси всіх горючих корисних копалин **зменшилися порівнюючи з 2013 роком**. Це свідчить про недостатність пошуково-розвідувальних робіт та їх низькі темпи приросту, що є особливо критичним для вуглеводнів. Окрім цього, більшість балансових запасів природного газу та нафти і газового конденсату (86% та 84%) вже розробляються
- Видобуток практично всіх паливно-енергетичних корисних копалин **зменшився в період з 2013 по 2019 роки**. Обсяги виробництва кам'яного вугілля скоротилися на 60%, тому що значна кількість шахт залишилася на окупованій території (лише 33 з 102 шахт контролюються Україною)
- Виробництво нафти та природного газу зменшилося на 0.5 млн т (23%) та 1.2 млрд куб м (4%) відповідно порівняно з 2013 роком. **Причини зниження видобутку є комплексними**: як технологічні бар'єри – відпрацьованість нафтових та газових родовищ (85% та 77% відповідно) та важкість добування запасів через глибину знаходження покладів (75% обсягів запасів), так і регуляторні – відсутність контролю за 'сплячими ліцензіями', високі рентні ставки, й економічні – зменшення попиту на нафту
- Україні характерна **висока імпортна залежність за усіма основними видами горючих корисних копалин**. З падінням обсягів видобування, у 2017 році зріс загальний обсяг імпорту кам'яного вугілля (антрацитне вугілля), більшу половину якого було імпортовано з Росії. Імпорт газу складає 45% від загального об'єму його споживання та зберігання, значними є обсяги імпорту нафти та урану, зокрема частка сировини з Росії (45% та 60.7% відповідно)
- Серед паливно-енергетичних корисних копалин Україна експортувала в основному кам'яне вугілля, проте експорт **скоротився з 2014 року з 7 млн т до 10 тис т** та є тепер несуттєвим порівнюючи з імпортом

198

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Україна є топ-експортером залізних і титанових руд та має потенціал нарощення видобутку металів майбутнього

СТАН ВИДОБУТКУ РУДНИХ КОРИСНИХ КОПАЛИН

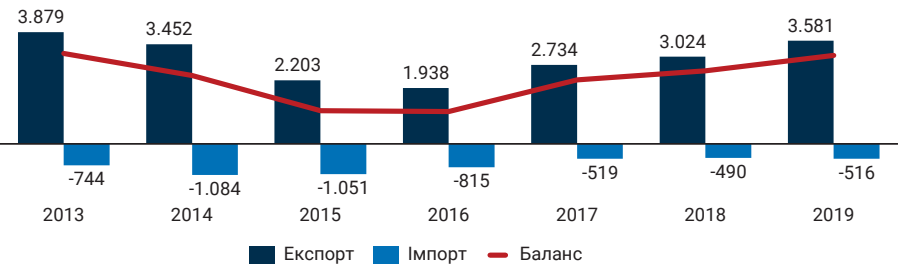
Балансові запаси рудних корисних копалин, Україна, 2013-2018, млн т



Виробництво рудних корисних копалин, Україна, 2013- 2019, млн т



Експорт та імпорт рудних корисних копалин, Україна, 2013-2019, млн дол



Джерело: Центр економічного відновлення, Держстат, Мінеральні ресурси України

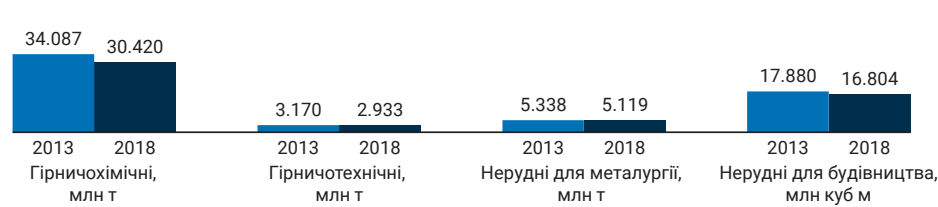
КОМЕНТАРІ

- Серед запасів рудних корисних копалин в Україні найбільшими є запаси руд чорних металів: залізних та марганцевих (відповідно 4% і 17% запасів світу), на основі яких розвивається чорна металургія. При збереженні поточних обсягів видобування, запасів руд заліза вистачить на 122 роки
- З 2013 по 2018 років кількість балансових запасів рудних корисних копалин та їх розробка зросла лише для руд кольорових металів (у 1.6 рази), для руд чорних та інших металів запаси зменшилися (на 10% та 4%), що свідчить про відсутність достатнього обсягу розвідувальних робіт. Особливо потребують розвідки та вивчення перспективні рудопроєкти корисних копалин, що є визнані металами майбутнього (платина, платиноїди, мідь, хром) та переоцінки - запаси срібла та золота
- У лідерах видобутку серед всіх руд – залізні, проте з 2013 року їх видобування зменшується, в середньому на 2.8% в рік. В Україні видобувають 3-4 млн т марганцевих руд щорічно (Україна входить в топ 20 країн за видобутком у світі). Зростає видобуток титанових руд; обсяг виробництва концентрату титану складає 325 тис т, що становить більше 5% світового. З огляду на значні запаси, Україна має потенціал нарощення видобутку та задоволення зростаючого у світі попиту на цю руду
- Низька якість окремих корисних копалин (руди марганцю, залізисті боксити, цинкові руди) та складні умови їх залягання не дозволяють українській сировині бути конкурентоспроможною, відтак її видобуток є економічно недоцільним. Необхідними є інвестиції в розвиток технологій для ефективного видобутку та первинної переробки цих видів сировини
- Україна є чистим експортером руд заліза, руд та концентратів титану (включно через обмежений внутрішній ринок), що робить її помітним гравцем на світовому ринку. Експорт руди заліза щорічно становить 99% від експорту всіх руд та близько 5% від вартості всього експорту країни
- Проте, Україна залишається чистим імпортером за рудами марганцю, а також імпортозалежною за значною кількістю інших металічних мінералів: нікелевих руд, руд алюмінію, що свідчить про необхідність нарощення їх внутрішнього видобутку

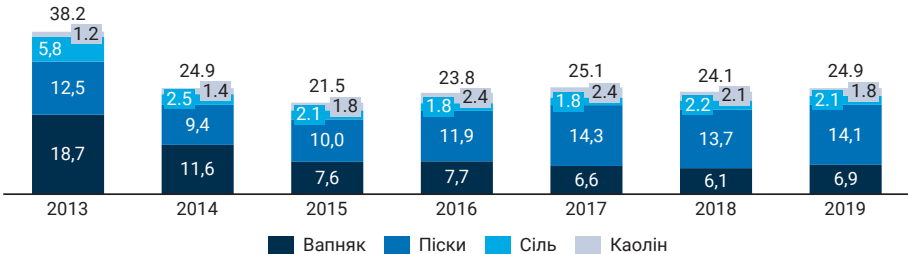
Дорозвідка запасів індустриальних мінералів дозволить зменшити імпортозалежність за окремими видами сировини

СТАН ВИДОБУТКУ ІНДУСТРІАЛЬНИХ МІНЕРАЛІВ

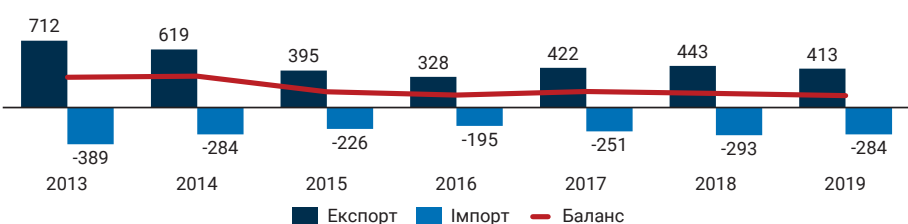
Балансові запаси індустриальних мінералів та їх розробка, Україна, 2013-2018



Виробництво мінеральної сировини, Україна, 2013-2019, млн т



Експорт та імпорт індустриальних мінералів, Україна, 2013-2019



Джерело: Центр економічного відновлення, Держстат, Мінеральні ресурси України, BGS, World Mining

КОМЕНТАРІ

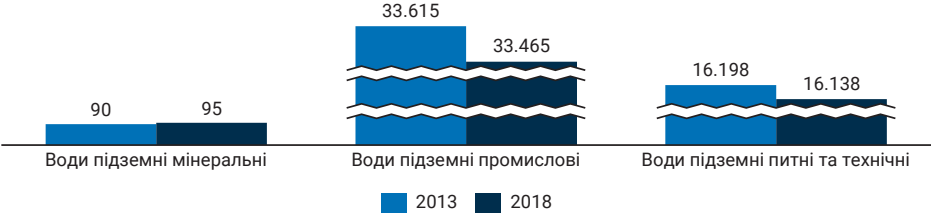
- Індустриальні мінерали є найбільш поширеними в Україні як за кількістю видів, так і за кількістю відкритих та освоєних родовищ (4.5 тис родовищ з 8.7 тис). Враховуючи, що на території країни знаходиться 5% покладів всіх індустриальних мінералів світу, Україна має значний потенціал для нарощення їх видобутку та експорту
- Балансові запаси індустриальних мінералів не зросли за жодною з груп з 2013 року через відсутність розвідувальних робіт (навіть для окремих сортів копалин, що є особливо важливими для виробництва продукції гірничодобувних підприємств як лужна сировина для виробництва залізорудних окатишів)
- Україна є світовим лідером за видобутком окремих індустриальних мінералів. З трьох видів цих корисних копалин Україна входить в топ-10 країн за видобутком в світі: коаліну (6 місце) та графіту (8 місце), цирконію (10-те місце); Україна виробляє значні обсяги солі (близько 1% світового)
- Хоча за період з 2013 по 2019 рік збільшився видобуток окремих індустриальних мінералів (каоліну на 50% та піску на 12%), для більшості – видобуток зазнав суттєвого зменшення. Видобуток солі, вапняку/флюсового вапняку/вапнякового каменю, крейди скоротився, зокрема через те, що велика кількість родовищ та запасів зосереджена на Сході та в Криму
- Зростання імпорту протягом 2017-2019 років свідчить про те, що внутрішнє виробництво все менше здатне забезпечувати потреби основних споживачів індустриальних мінералів (будівництво, агросектор, хімічна промисловість). Окрім дуже дефіцитних видів сировини як зерністі фосфорити, також імпортуються корисні копалини, родовища та запаси яких є в Україні
- Видобуток інших індустриальних мінералів (натрієва сіль, сірка) дозволяє забезпечувати потреби української економіки та підтримувати експорт. Водночас, сировина, що експортується є значно дешевшою, ніж імпортна: середня вартість тони імпортованої сировини у 2019 році була на 45% вищою вартості експортованої

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

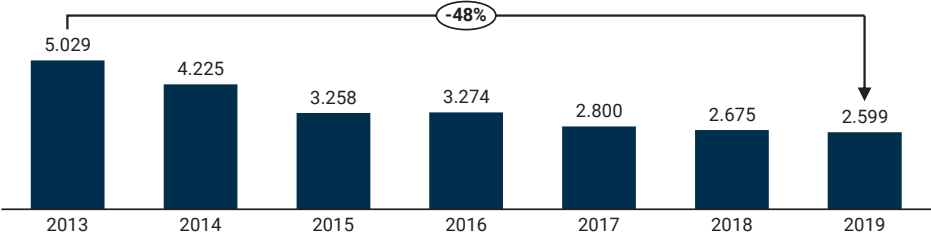
Україна має **достатньо прогнозних запасів підземних вод** для забезпечення потреб, проте **використовує їх потенціал лише на 4.3%**

СТАН ВИДОБУТКУ ПІДЗЕМНИХ ВОД

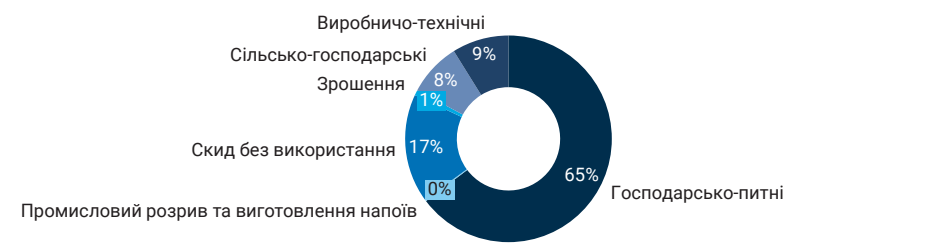
Балансові запаси підземних вод, Україна, 2013-2018, тис куб м/добу



Динаміка видобутку підземних вод в Україні, 2013-2019, тис куб м/добу



Загальне використання підземних вод України, 2019, тис. куб м/добу



Джерело: Центр економічного відновлення, Геоінформ України, Мінеральні ресурси України

ВИСНОВКИ

- За результатами регіональної оцінки, що була проведена ще у 1975-1980 роках, прогнозні ресурси підземних вод України є досить значними та складають 61689.2 тис куб м/добу, їх є **достатньо** **аби забезпечувати зростаючі потреби населення та промисловості**
- Проте **розвіданість прогнозних ресурсів підземних вод в цілому по Україні є не значною – лише 26%**. Розвідка відбувається в недостатніх обсягах - з 2013 по 2018 рік кількість балансових запасів зросла лише для підземних мінеральних вод
- За період 2013-2019 років **загальний видобуток підземних вод зменшився майже у 2 рази** (на 2430 тис куб м/добу). Тенденція до скорочення видобутку підземних вод зумовлена економічними причинами, зменшенням кількості водоспоживачів та частки використання підземних вод у загальному балансі водоспоживання в Україні, а також окупації Криму та Донецької і Луганської областей
- Обсяг невикористаних прогнозних ресурсів підземних вод в Україні є досить значним та сягає 95.7%.**, що свідчить про значні потенційні можливості розширення їх використання практично у всіх регіонах України, особливо для невеликих водоспоживачів з потребами у питній воді до 30-50 тис куб м/добу
- Із загальної кількості підземних вод, що видобуто в 2017 році, **переважна частина була використана на господарсько-питне водопостачання (63%)**. Також підземні води використовувалися на виробничо-технічні потреби (10.3%), сільськогосподарські потреби (10.2%)
- Значною проблемою використання підземних вод та **ризиком для майбутнього забезпечення споживачів якісним ресурсом є високий рівень їх забруднення** через комунальні стоки, стоки тваринницьких комплексів, мінеральні добрива, продукти сільгоспхімії, свинець, марганець та нафтопродукти

Поточні бар'єри сектору «Видобувна промисловість»

#1 – Прозорість та доступність галузі	#2 – Розвиток інноваційних підходів	#3 – Задоволення потреб української економіки	#4 –Гармонізація галузі з навколишнім середовищем
Відсутність точних даних Відсутня геологічна інформація щодо запасів корисних копалин та єдина державна база оцифрованої геологічної інформації з вільним доступом Застаріла оцінка запасів корисних копалин Невідповідність міжнародним системам оцінки та непроведена нова оцінка балансових запасів Відсутність масштабних пошуково-розвідувальних робіт Пошуково-розвідувальні роботи востаннє проводилися 30 років тому Значні виклики у доступі до надр Відсутність дієвого механізму придбання інформації, складність оформлення прав на землю, значна тривалість процесу отримання дозволів, складність малого надрокористування, значне фіскальне навантаження, неможливість продажу дозволів Низька інвестиційна привабливість Відсутність готових пропозицій інвестиційно привабливих проектів та гарантій у інвестора	Слабкий науково-освітній супровід галузі Дефіцит наукових розробок в галузі, відсутність нових технологій Дефіцит професійних кадрів в галузі Значний відтік кадрів, низький рівень підготовки кадрів у ВНЗ Застаріла виробничо технічна база Більша частина основних засобів є зношеними, що призводить зниження ефективності видобутку та високої аварійності; митні пільги на ввезення імпортного обладнання відсутні Застарілі технології Відсутні інноваційні підходи та технології для більш ефективного видобутку та розвідки корисних копалин	Відсутність пріоритетів Відсутній затверджений перелік стратегічно важливих корисних копалин та критичної мінеральної сировини Зменшення об'ємів видобутку корисних копалин Зменшення територій для видобутку внаслідок військових дій на Сході та через спробу анексії Криму, вичерпання найзручніших запасів Відсутні потужності для первинної переробки та збагачення корисних копалин Через відсутність потужностей переробки виробники змушені експортувати продукцію з нижчою доданою вартістю Обмежені ринки збуту Висока залежність збуту продукту видобутку від внутрішнього ринку та ринків, що були втрачені Неефективність механізму укладання угод про розподіл продукції Відсутність результатів у процесі підписання УРП Значне податкове навантаження Податки у галузі є одними з найвищих у світі та не сприяють конкурентоспроможності українського продукту	Забруднення підземних вод Внаслідок непорядкованого складування промислових відходів, інфільтрації токсичних речовин у підземні води з атмосферними опадами Екологічні проблеми, що пов'язані з закриттям шахт Невиконання стандартів закриття шахт, відсутність норм закриття шахт Екологічні проблеми, що пов'язані з видобутком корисних копалин Накопичення великої кількості залишкових продуктів, значні викиди шкідливих речовин в атмосферу Соціальні проблеми, що пов'язані з закриттям шахт Значна залежність населення вугледобувних регіонів від функціонування шахт Висока енергоємність видобутку Видобувна промисловість є одним з найбільших споживачів паливно-енергетичних ресурсів України
Непрозора та складна система доступу до надр	Низький рівень інноваційності та технологізації	Недостатній рівень стимулювання видобутку	Низький рівень моніторингу та контролю

Джерело: Центр економічного відновлення

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Бачення розвитку сектору **Видобувна промисловість**

ECONOMIC RECOVERY & DEVELOPMENT FRAMEWORK

Компоненти сектору	Україна (2020) ↓ AS-IS			Україна (2030) ↓ TO BE		
	Подолання поточних викликів			Кардинальна зміна функціонування		
	RECOVERY					
Прозорість та доступність галузі для надходження інвестицій	- Відсутність точних даних щодо запасів корисних копалин - Відсутність масштабних пошуково-розвідувальних робіт протягом останніх 30 років - Зарегульована та складна система доступу до надр - Значна тривалість дозвільних процедур в частині доступу до надр - Відсутність постійного інформування щодо інвестиційно привабливих об'єктів			- Функціонує єдина база геологічної інформації з вільним доступом до неї - Розроблена програма оціночних та аналітичних робіт щодо запасів корисних копалин - Геологічна розвідка фінансується в необхідному розмірі - Функціонує прозора та проста процедура надання надр у користування - Отримання спецдозволів є фінансово доступним		
Розвиток інноваційних підходів та високих технологій	- Практично відсутній науково-освітній супровід галузі - Значний відтік професійних кадрів - Висока собівартість видобування покладів - Відсутність інноваційних технологій видобутку			- Залучена достатня кількість спеціалістів з геології до пошуково-розвідувальних робіт та видобутку - Виробничо-технічна база підприємств з видобування є оновленою та відповідає потребам підприємств - Залучені нові технології видобутку, що знижують його собівартість		
Задоволення потреб української економіки	- Відсутність переліку стратегічно важливих корисних копалин та критичної сировини - Зниження обсягів видобутку нафти та газу - Відсутність інтересу ОМС в надрокористуванні - Високе фіскальне навантаження - Відсутні потужності первинної переробки корисних копалин - Зменшення ринків збуту			- Україна чітко розуміє пріоритети у видобутку ресурсів - В Україні видобуток нафти та газу нарощується з існуючих браунфілдів, законсервованих, ліквідованих свердловин - В Україні є сприятливі умови для залучення інвестицій у видобуток - Україна має потужності для створення продукції з більшою доданою вартістю		
Гармонізація галузі з навколишнім середовищем	- Відсутність дієвого механізму моніторингу та контролю за використанням надр України - Значні екологічні проблеми, що пов'язані з видобутком корисних копалин та закриттям шахт			- Відбувається моніторинг мінерально-сировинної бази, геологічного середовища та підземних вод бази даних наповнюються актуальними даними - Видобуток корисних копалин, закриття шахт здійснюється згідно світових стандартів з мінімально можливим негативним впливом на довкілля		

Джерело: Центр економічного відновлення

Бачення розвитку: (1) **Забезпечити прозорість та доступність галузі для надходження зовнішніх та внутрішніх інвестицій**

ПОТРЕБА У ЗМІНАХ

Ініціативи - Відповіді на поточні виклики	
1.	Оцінка запасів корисних копалин і ведення балансу 1. Перейти до оцінки запасів корисних копалин за міжнародними стандартами. 2. Адаптувати всі регуляторні процедури у сфері надрокористування до міжнародних стандартів оцінки запасів корисних копалин. 3. Розробити програму оціночних та аналітичних робіт Держгеонадрами та ДКЗ. 4. Забезпечити фінансування оціночних та аналітичних робіт.
2.	Доступ до геологічної інформації 1. Передбачити порядок визначення вартості права на користування первинною та вторинною геологічною інформацією. 2. Запровадити автоматичний підрахунок вартості геологічної інформації. 3. Впровадити сучасні цифрові технології зберігання і використання даних, передбачити вільний доступ до інформації для інвесторів. 4. Забезпечити автоматичний облік обсягів видобутку підземних вод. 5. Створити національний банк геологічної інформації для її збереження як державного надбання і багатоцільового використання.
3.	Пошуково-розвідувальні роботи 1. Розробити державну програму стимулювання розвідки, включно із залученням приватних інвесторів. 2. Завершити регіональне геологічне вивчення територій, картування територій масштабу 1:200000 за рахунок держави. 3. Забезпечити захищене і постійне державне фінансування геологорозвідувальних робіт та забезпечити контроль за виконанням геологорозвідувальних робіт.
4.	Інформування потенційних інвесторів 1. Розробити план виставлення ділянок на раунди торгів та регулярно їх проводити. 2. Забезпечити широке висвітлення та зацікавлення потенційних інвесторів у тому числі на міжнародному рівні.
5.	Дерегуляція та спрощення доступу до надр 1. Спростити процедуру оформлення прав на земельні ділянки в межах ліцензійної площі. 2. Надати можливість зміни земель без наявності законодавчих обмежень. 3. Переглянути дозвільну систему для усунення всіх адміністративних бар'єрів, встановити чіткі строки та усунути дискрецію при здійсненні процедур надання, продовження, переоформлення та внесення змін. 4. Ввести 3 типи дозволів: геологічне вивчення, наскрізний та окремо на видобуток. 5. Скасувати необхідність отримання акту про надання гірничого відводу. 6. Надати можливість подачі документів за звітності у електронному кабінеті. 6. Лібералізувати обіг спецдозволів. 7. Спростити правила для малого надрокористування. 8. Забезпечити фіскальні стимули для отримання спецдозволів. 9. Спростити процедуру видобутку супутніх корисних копалин. 10. Створити Методологію підготовки документів для Оцінки впливу на довкілля для видобувної галузі.
Ініціативи - Кардинальна зміна функціонування	
1.	Оцінка запасів корисних копалин і ведення балансу 1. Розробити систему управління запасів і ресурсів корисних копалин національного рівня. 2. Провести аналіз стану та ревізію родовищ, що обліковуються в державному балансі. 3. Провести порівняльну оцінку показників запасів корисних копалин для виявлення їх промислової цінності. 4. Запровадити комплексну систему моніторингу балансів. 5. Провести переоцінку прогнозних і перспективних ресурсів питних підземних вод.
2.	Доступ до геологічної інформації 1. Оцифрувати всю геологічну інформацію в Україні та внести її в єдину оцифровану базу геологічної інформації.
3.	Пошуково-розвідувальні роботи 1. Провести пошуково-розвідувальні роботи, провести переоцінку перспективних об'єктів. 2. Підготувати до подальшого ліцензування, розвідки та розробки найбільш перспективні об'єкти за кошти приватних інвесторів.
4.	Інформування потенційних інвесторів 1. Розробити щорічну систему підготовки інвестиційно привабливих об'єктів на довгострокову перспективу.

Джерело: Центр економічного відновлення, GCI 2019, Український інститут майбутнього

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Бачення розвитку: (2)Забезпечити ефективне функціонування галузі за рахунок розвитку інноваційних підходів та високих технологій

ПОТРЕБА У ЗМІНАХ

Ініціативи - Відповіді на поточні виклики	
1.	Науково-освітній супровід геологічної галузі 1. Збільшити державне замовлення на спеціалістів з геології в ВНЗ. 2. Створити грантові програми з навчання за кордоном для розвитку спеціалістів з геології. 3. Створити умови для залучення іноземних фахівців до проектів з геології в Україні. 4. Стимулювати розвиток неформальної освіти (можливість стажування за кордоном для переймання досвіду), а також проведення семінарів і тренінгів. 5. Забезпечити проведення наукових досліджень, спрямованих на нарощення мінерально-сировинної бази. 6. Вдосконалити методики геологорозвідувальних робіт на всі види корисних копалин.
2.	Виробничо-технічна база 1. Впровадити державні програми підтримки/фінансування оновлення обладнання та інфраструктурних об'єктів. 2. Провести докорінну високу організаційно-технологічну модернізацію виробництва вугілля, де це виправдано. 3. Забезпечити фінансові стимули для оновлення обладнання. 4. Розробка та прийняття довгострокової Програми розвитку промислово-видобувних кластерів як драйверів економіки
3.	Технології видобутку 1. Створити програми стимулювання нових технологій видобутку та науково-практичних розробок у сфері видобутку. 2. Спростити процедуру купівлі інноваційних технологій. 3. Стимулювати впровадження процесів автоматизації видобутку. 4. Забезпечити інноваційні підходи та впровадити новітні технології та устаткування на нових та діючих родовищах природного газу. 5. Забезпечити послідовне впровадження науково обґрунтованих вуглевидобувних процесів, нагромадження і залучення інвестиційних ресурсів. 6. Удосконалити технології буріння та інтенсифікації видобутку корисних копалин.
Ініціативи - Кардинальна зміна функціонування	
1.	Науково-освітній супровід геологічної галузі 1. Збільшити державне фінансування в наукові розробки та дослідження у геології. 2. Запровадити стимули державно-приватної співпраці для розвитку інноваційних технологій розвідки та видобутку.
2.	Виробничо-технічна база 1. Забезпечити створення власного виробництва більшої частини основних засобів бурового устаткування (нафта).
3.	Технології видобутку 1. Створити державні та приватні R&D центри для розвитку видобутку. 2. Залучити міжнародні гранти для фінансування R&D центрів. 3. Стимулювати надрокористувачів до повного, а не вибіркового відпрацювання родовищ.

Бачення розвитку: (3)Забезпечити задоволення потреб української економіки, створюючи надійний базис для виробництва продукції з високою доданою вартістю

ПОТРЕБА У ЗМІНАХ

Ініціативи - Відповіді на поточні виклики	
1.	Пріоритети держави 1. Визначити потреби в мінеральній сировині у перспективі наступних 20 років. 2. Визначити чіткий перелік стратегічно важливих корисних копалин і критичної мінеральної сировини для розвідки та видобутку.
2.	Стимулювання видобутку 1. Забезпечити стимулювання інтересу органів місцевого самоврядування в надрокористуванні. 2. Ліквідувати 'сплячі ліцензії'. 3. Переглянути та оптимізувати оподаткування галузі. 4. Розробити стимули для малого та середнього сегментів бізнесу. 5. Забезпечити пільгову амортизацію. 6. Вдосконалити механізм УРП. 7. Створити програми видобутку на континентальному шельфі. 8. Прийняти нормативні акти щодо правил відновлення роботи законсервованих та ліквідованих свердловин. 9. Встановити стимулюючу рентну ставку на видобування вуглеводнів (газ, нафта, конденсат) протягом 5 років з дня початку буріння нової свердловини.
3.	Ефективне управління 1. Реструктуризувати вугледобувну галузь. 2. Підготувати перспективні шахти до приватизації та ліквідувати збиткові державні шахти. 3. Створити повноцінні ринкові умови для підвищення фінансової стабільності підприємств. 4. Оптимізувати управління НАК Нафтогаз Україна та всіх держпідприємств у сфері нафти та газу.
4.	Первинна обробка 1. Впровадити у законодавство поняття "Інтегрований об'єкт надрокористування" та встановити безаукціонний доступ до надр для власників таких об'єктів. 2. Надати пільгові податкові умови для надрокористувачів, що будують підприємства з первинної переробки, включно через інструмент Індустріальних парків (зокрема для створення а подальшому повного циклу виробництва продукції з титану, графіту та ін).
5.	Ринки збуту 1. Стимулювати переорієнтацію на нові ринки збуту (використання) індустріальних мінералів та інших корисних копалин. 2. Переорієнтувати вугільну промисловість на нові ринки збуту (хімічна промисловість).
Ініціативи - Кардинальна зміна функціонування	
1.	Пріоритети держави 1. Розробити та реалізувати програму стимуляції розвідки та видобутку стратегічно важливих корисних копалин та критичної сировини.
2.	Стимулювання видобутку 1. Привести ставки оподаткування рентної плати за видобування нафти і газу до середньоевропейських показників. 2. Запровадити прогресивну шкалу оподаткування, визначивши групи надрокористувачів за різними критеріями і з різними пільгами. 3. Запровадити пільги для прибутку, реінвестованого у виробництво. 4. Провести промоцію українських конкурсів УРП у світі та залучити нових інвесторів. 5. Запровадити стимулюючий режим оподаткування для підприємств, що експлуатують нові та відновлені свердловини. 6. Запровадити пільговий режим для стимулювання видобутку важковидобувних та нетрадиційних покладів вуглеводнів.
3.	Ефективне управління 1. Завершити приватизацію та ліквідацію збиткових державних шахт.
4.	Первинна обробка 1. Залучити кошти у будівництво підприємств з первинної переробки на умовах ДПП.

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Бачення розвитку: (4)Забезпечити гармонізацію галузі з навколишнім середовищем

ПОТРЕБА У ЗМІНАХ

Ініціативи - Відповіді на поточні виклики	
1. Рациональне використання надр	1. Прийняти порядок здійснення державного геологічного контролю за раціональним використанням надр. 2. Забезпечити проведення моніторингу видобування підземних вод. 3. Відновлення системи моніторингових свердловин підземних вод.
2. Попередження екологічних проблем, що пов'язані з видобутком	1. Впровадити системний екологічний контроль за якістю довкілля. 2. Адаптувати національне законодавства до правових норм Європейського Союзу у сфері управління відходами видобувної промисловості. 3. Законодавчо визначити засади ефективного видобування запасів нафти та газу. 4. Розробити прогнози щодо виникнення надзвичайних ситуацій та потенційно небезпечних об'єктів нафтогазового комплексу і розробити відповідні заходи для їх попередження. 5. Створити облікову систему всіх техногенних об'єктів нафтогазового комплексу. 6. Забезпечити моніторинг небезпечних екзогенних процесів, геохімічного стану ландшафтів та еколого-геологічні дослідження.
3. Попередження екологічних проблем, що пов'язані з закриттям шахт, завершенням видобутку	1. Розробити та затвердити державну програму з рекультивації земель та екологічного відновлення територій вугледобування. 2. Затвердити національні норми та стандарти закриття шахт. 3. Затвердити Державну цільову екологічну програму «Зняття з експлуатації уранових об'єктів» на 2022 - 2026 роки».
4. Попередження соціальних проблем, що пов'язані з закриттям шахт	1. Розробити та впровадити програми соціального захисту. 2. Розробити та впровадити програму з перепідготовки працівників. 3. Розробити програму сприяння диверсифікації економіки регіонів, які найбільш залежні від вугільної промисловості.
Ініціативи - Кардинальна зміна функціонування	
1. Рациональне використання надр	1. Створити чітко регламентовану законом систему державного геологічного контролю. 2. Створити систему державного моніторингу раціонального використання надр, що відповідає сучасним потребам.
2. Попередження екологічних проблем, що пов'язані з закриттям шахт, завершенням видобутку	1. Створити спеціальний фонд для забезпечення рекультивації земель після завершення робіт на ділянках надр.
3. Енергоефективність	1. Запровадити обов'язкові програми енергоефективності усіх видобувних компаній. 2. Провести оцінку енергоефективності об'єктів підприємств нафтогазового комплексу України. 3. Впровадити систему енергетичного менеджменту відповідно до вимог міжнародного стандарту. 4. Стимулювати впровадження нових технологій видобування та підготовки нафти, що забезпечують енергоефективність (зокрема на державних підприємствах). 5. Стимулювати впровадження нових технологій видобування вугілля, що забезпечують енергоефективність (зокрема на державних підприємствах).

ТРАНСПОРТ ТА ІНФРАСТРУКТУРА

Візія, стратегічна мета, індикатори та пріоритетні кроки напрямку Транспорт та інфраструктура (1/2)

ВІЗІЯ СЕКТОРУ: УКРАЇНА – це логістичний та виробничий хаб, що забезпечує потреби економіки та дозволяє реалізувати експортний і транзитний потенціал

Зв'язок зі стратегічними індикаторами економічної візії	Прямий вплив - Реальний ВВП, Іноземні інвестиції, Експорт товарів та послуг					
Стратегічна мета	1. Забезпечити потреби української економіки за рахунок розвиненого та модернізованого транспорту та інфраструктури			2. Забезпечити ефективне та справедливе регулювання	3. Забезпечити ефективне управління та адміністрування	4. Реалізувати експортний та транзитний потенціал України
	Наземного	Водного	Повітряного			
Стратегічні цілі	- Відремонтувати та реконструювати 10000 км до 2030 року (включно 3 613.3 км протягом 2021-2022 років) - Зменшити кількість магістральних колій з простроченими строками капітальних ремонтів до 0 км - Зменшити ступінь зносу локомотивів до 45% - Збудувати нові цементобетонні дороги з використанням цементно-шлакової продукції	- Підвищити мінімальний рівень ефективності в портах до 70%, збільшити переробку в портах до мін 192 млн т на рік - Збільшити обсяг вантажних перевезень річкою до 20 млн т до 2025 року - Забезпечити збільшення кількості глибоководних (від 19 м) морських причалів в Україні до мінімум 5	- Збільшити сукупний обсяг пасажиропотоку українських аеропортів до 71,2 млн пасажирів в рік - Збільшити кількість транзитних рейсів	- Створити незалежний регулятор транспорту - Забезпечити фінансування суспільно-важливих перевезень за рахунок державного та місцевого бюджетів	- Забезпечити виконання планів капітальних інвестицій в розвиток портової інфраструктури - Збільшити обсяг залучених інвестицій у сферу транспорту та інфраструктури до 30 млрд дол.	- Забезпечити входження України до TEN-T, карти вантажопотоків Європа - Середня Азія - Китай, TRACECA та розвиток частини Балтійсько-Чорноморського коридору в межах своєї території – р.Дніпро і р. Прип'ять - Збільшити контейнерні перевезення до обсягу від 2 млн т

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Візія, стратегічна мета, індикатори та пріоритетні кроки напрямку Транспорт та інфраструктура (2/2)

ВІЗІЯ СЕКТОРУ: УКРАЇНА – це логістичний та виробничий хаб, що забезпечує потреби економіки та дозволяє реалізувати експортний і транзитний потенціал

Зв'язок зі стратегічними індикаторами економічної візії	Прямий вплив - Реальний ВВП, Іноземні інвестиції, Експорт товарів та послуг					
Стратегічна мета	1. Забезпечити потреби української економіки за рахунок розвинутого та модернізованого транспорту та інфраструктури			2. Забезпечити ефективне та справедливе регулювання	3. Забезпечити ефективне управління та адміністрування	4. Реалізувати експортний та транзитний потенціал України
	Наземного	Водного	Повітряного			
Пріоритетні кроки	- Оновлення транспортної стратегії - Модернізація залізничної інфраструктури - Розвиток високошвидкісного пасажирського залізничного транспорту - Модернізація і розвиток дорожньої інфраструктури (в т.ч. будівництво бетонних доріг)	- Створення стратегії внутрішнього водного транспорту та оновлення стратегії морського транспорту - Модернізація портової інфраструктури (в т.ч. шляхом ДПП) - Усунення вузьких місць на припортових залізничних ділянках - Відновлення та розвиток річкової інфраструктури та підтримання параметрів суднового ходу на ВВШ - Створення умов для будівництва транспортно-логістичних комплексів на річці	- Створення стратегії розвитку внутрішніх авіаперевезень - Модернізація регіональних та будівництво нових аеропортів (в т.ч. на умовах ДПП) - Створення мультимодальних логістичних центрів у Києві, Харкові, Одесі, Дніпрі, Львові - Стимулювання транзитних рейсів в українському повітряному просторі після відновлення фактичного контролю територій АР Крим та на Сході України	- Створення незалежного регулятора тарифів у сфері транспорту - Встановлення економічно обґрунтованих тарифів та зборів на базі собівартості і відновлення основних активів галузі - Імплементация механізму суспільно-важливих перевезень (public service contract)	- Забезпечення ефективного функціонування ринку залізничних перевезень із проведенням реформи з анбандлінгу УЗ - Реформування Адміністрації морських портів України - Створення передумов для ширшого залучення приватних інвестицій у сферу транспорту та інфраструктури	- Створення умов для розвитку мультимодальних перевезень - Створення передумов для інтеграції України до міжнародних транспортних коридорів - Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури: створення системи логістичних хабів - Забезпечення конкурентоспроможної вартості транзитних перевезень залізницею

Джерело: Центр економічного відновлення

Примітка: 1- Згідно з Стратегією розвитку морських портів України 2030. Показники будуть переглядатися, 2 – Згідно з Стратегією розвитку авіаційної галузі. Показники будуть переглядатися

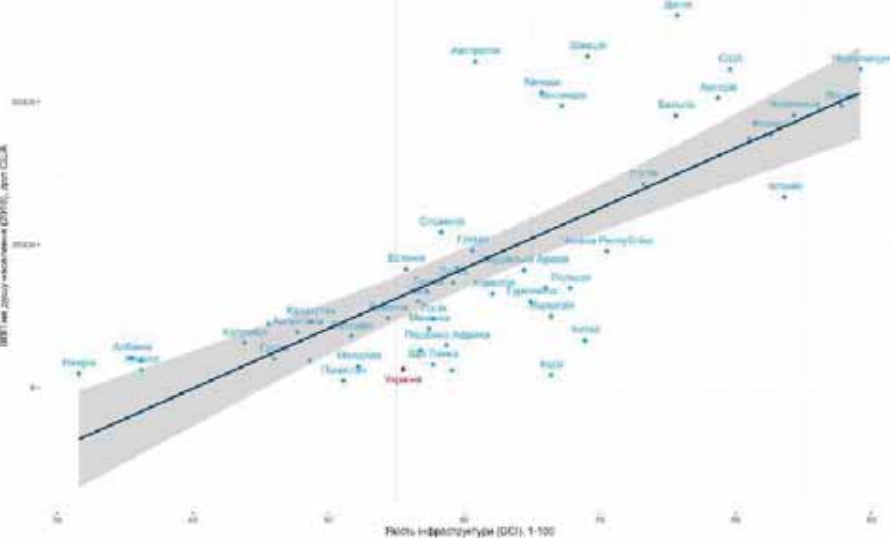
210

Україна поступається за якістю транспортної інфраструктури більшості країн ЄС

3%	309	млрд грн обсягу реалізації (2018)	3%	29.4	млрд грн податків сплачено (2018)	3%	488	тис. зайнятих осіб (2018)
----	-----	-----------------------------------	----	------	-----------------------------------	----	-----	---------------------------

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТУ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ЗРОСТАННЯ ЕКОНОМІКИ

Співвідношення між якістю транспортної інфраструктури та ВВП на одну особу, 2019



У 2019 році Україна зайняла 59 місце у світі за якістю транспортної інфраструктури згідно Індексу глобальної конкурентоспроможності Як правило, країни з вищою якістю інфраструктури демонструють вищі показники ВВП на одну особу

Джерело: Центр економічного відновлення, Державна служба статистики, Світовий банк, Світовий економічний форум

ВПЛИВ ТРАНСПОРТУ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ НА ГРАВЦІВ РИНКУ

- Населення** | Розвиток транспорту та інфраструктури забезпечить мобільність населення та міжрегіональну інтеграцію. Пасажирські перевезення є необхідними як для транспортування робітників, так і для забезпечення мобільності споживача
- Переробна промисловість** | Розвиток транспорту та інфраструктури сприятиме розвитку переробної промисловості як одного з основних постачальників для сфери транспорту та інфраструктури (машинобудування, будівельні матеріали), так і ключового споживача вантажних перевезень – частка промисловості склала 22% від сукупного обсягу перевезень
- Видобувна промисловість** | Розвинений транспорт та інфраструктура є необхідними для ефективного функціонування видобувної промисловості – найбільшого споживача вантажних перевезень (42% від сукупного обсягу перевезень)
- Агросектор** | Розвиток транспорту та інфраструктури сприятиме росту експортно-орієнтованого агросектору (20% від сукупного обсягу перевезень)

Примітка: із розрахунків виключені галузі, пов'язані із газотранспортною системою та поштовими послугами

ВПЛИВ ТРАНСПОРТУ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ НА ЕКОНОМІКУ ЗАГАЛОМ

- Розвиток транспорту та інфраструктури дозволить значно **збільшити ВВП країни**
- Потенціал загального обсягу інвестицій** у сферу транспорту та інфраструктури – **до 30 млрд дол.**
- Розвинені й конкурентоспроможні транспорт та інфраструктура сприятимуть збільшенню **експорту вітчизняної продукції**
- Якісні транспорт та інфраструктура дозволять підвищити **продуктивність праці в економіці загалом**
- Розвиток транспорту та інфраструктури буде каталізатором для **створення 20 тис. нових та 80 тис. суміжних робочих місць на 1 млрд дол. інвестицій**

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Структура напрямку Транспорт та інфраструктура

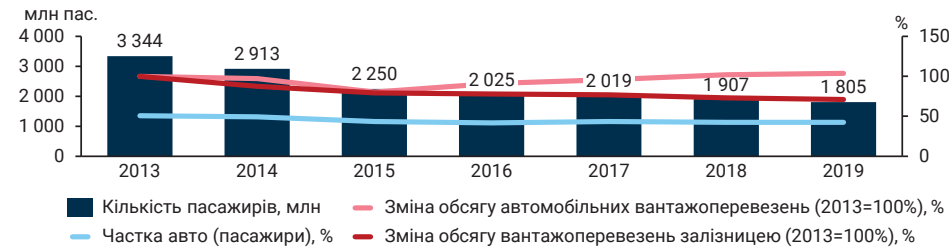


НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

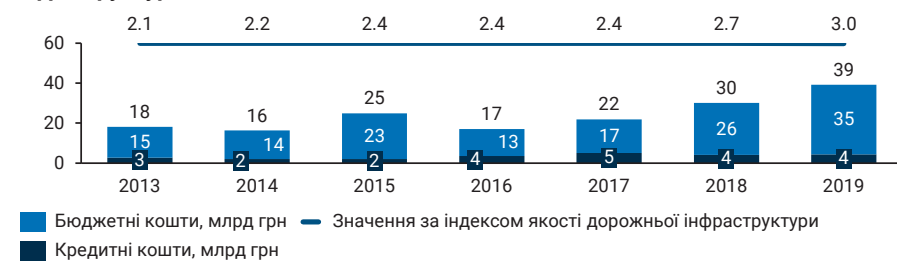
AS IS: (2) Якість дорожньої та мостової інфраструктури є низькою: близько 90% доріг знаходиться у зношеному стані

СТАН ДОРОЖНЬОГО ТРАНСПОРТУ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ

Динаміка пасажирських та вантажних перевезень автотранспортом, 2013-2019



Видатки Укравтодор на дорожні роботи та показник якості дорожньої інфраструктури, 2013-2019



Індекс якості дорожньої інфраструктури, 2019



Джерело: Державна служба статистики, Укравтодор, Світовий банк, BRDO, Український інститут майбутнього

КОМЕНТАРІ

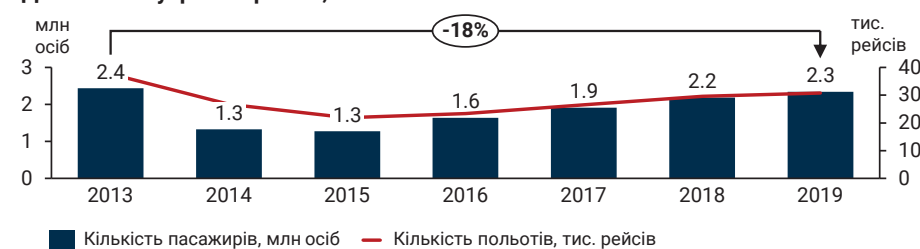
- Кількість пасажирів, перевезених автомобільним транспортом, зменшилася майже вдвічі з 2013 року. Значною проблемою є тінізація пасажирських перевезень: згідно з оцінкою Українського інституту майбутнього, близько 40% міжміських і міжобласних перевезень є нелегальними.
- Кращою є ситуація у сфері вантажних перевезень: обсяг вантажоперевезень автотранспортом зріс на 30% з 2015 року. Зокрема, цей ріст спричинений поступовим переходом вантажопотоку із залізничного на автомобільний транспорт. Однак, це негативно впливає на якість дорожньої інфраструктури за умови відсутності ефективного габаритно-вагового контролю.
- Розвиток автомобільного транспорту стримується незадовільним станом дорожньої інфраструктури: близько 90% доріг знаходяться у зношеному стані за розрахунками BRDO. Зокрема, частка основних автомобільних доріг (включають у себе міжнародні, національні та регіональні дороги), що потребують поточного чи капітального ремонту, склала 55% у 2016 році, відповідно до методології Міжнародного індексу рівності дорожнього покриття.
- Видатки з державного бюджету на ремонт та будівництво доріг зросли більш ніж вдвічі з 2013 по 2019 роки. У 2020 році на будівництво доріг було виділено майже 130 млрд грн. При цьому, якість дорожньої інфраструктури залишається низькою: за цим показником Україна зайняла 119 місце в Індексі дорожньої інфраструктури серед 141 країни, де нашими сусідами стали Ефіопія та Киргизстан.
- Не тільки дорожня, але й мостова інфраструктура потребує модернізації: у справному стані перебувають 2% з 5631 мостів, які були досліджені Укравтодором (було досліджено 35% від сукупної кількості мостів; в основному державні); кількість непрацездатних мостів зросла вдвічі з 2015 року та склала 2.7%. 64% мостів не відповідають сучасним стандартам щодо габаритів та вантажопідйомності.

214

AS IS: (3) Потенціал внутрішніх та транзитних авіаперевезень в Україні є нереалізованим

СТАН АВІАТРАНСПОРТУ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ

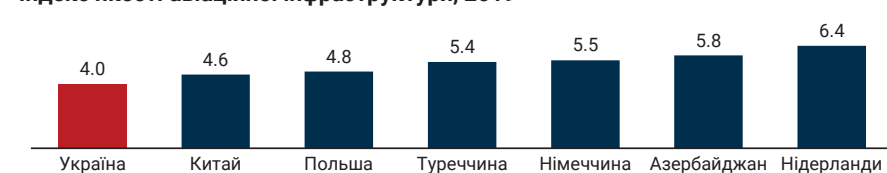
Динаміка внутрішніх рейсів, 2013-2019



Динаміка транзитних рейсів, 2013-2019



Індекс якості авіаційної інфраструктури, 2019



Джерело: Державна служба статистики, Державна авіаційна служба, Укрерорух, Авіаплан

КОМЕНТАРІ

- В авіаційній галузі спостерігався тренд зростання обсягів повітряного руху з 2000 року з тимчасовими падіннями у 2009-2010 та 2014-2016 роках через економічну кризу та збройну агресію Російської Федерації проти України. Зокрема, міжнародні авіаперевезення в Україні розвивалися рекордними темпами у 2016-2019 роках (зростання обсягу пасажиропотоку на 94%).
- Однак, при цьому нереалізованим залишається потенціал внутрішнього авіасполучення: частка внутрішніх рейсів склала 9.2% від сукупної кількості польотів та 10.6% від сукупної кількості пасажирів у 2019 році.
- Пасажиропотік українських аеропортів зріс майже вдвічі за останні 5 років (без врахування аеропортів «Донецьк» і «Сімферополь»). Однак, пандемія коронавірусу негативно вплинула на відновлення авіаційного транспорту: за 9 місяців 2020 року українські аеропорти прийняли на 62.9% пасажирів менше в порівнянні з аналогічним періодом 2019 року.
- Більшість польотів у повітряному просторі України були транзитними станом на 2013 рік їх частка склала 66%. Транзитні перевезення забезпечували фінансування модернізації та експлуатації аеронавігаційної системи України: до 50% доходів Укрероруху надходили за рахунок транзитних перевезень.
- Криза у 2013-2016 роках призвела до значного падіння транзитних рейсів: бойові дії на сході України та окупація Криму, заборона транзитних польотів для російських авіакомпаній та авіасполучення з Росією призвели до падіння транзиту на три чверті за 2013-2016 роки; обсяг транзитних рейсів у 2019 році складає 40% від докризового рівня.
- Розвиток внутрішніх та транзитних авіаперевезень стримують зношеність та застарілість авіаційної інфраструктури в аеропортах. Аеродромна інфраструктура знаходиться в критичному стані: згідно експертної оцінки, ступінь зносу аеродромної інфраструктури складає 95% для 17 аеропортів.
- Якість авіаційної інфраструктури є досить низькою порівняно з іншими країнами. В 2019 році Україна зайняла 103 місце в рейтингу за Індексом авіаційної інфраструктури серед 141 країни світу.

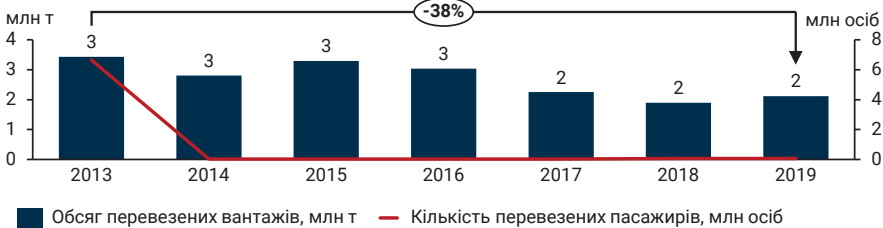
215

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

AS IS: (4) Неефективне регулювання та управління портовою галуззю стримує розвиток морського транспорту

СТАН МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ

Динаміка пасажирських та вантажних перевезень морським транспортом, 2010-2019



Виконання планів капітальних інвестицій АМПУ та показник індексу портової інфраструктури, 2016-2019



Індекс якості портової інфраструктури, 2019



Джерело: Державна служба статистики, АМПУ, Світовий банк, Світовий економічний форум

КОМЕНТАРІ

- Обсяги вантажоперевезень та перевалки у морських портах значно скоротилися. Обсяги вантажів, перевезених морським транспортом, скоротилися на 38% за 2013-2019 роки. Обсяг перевалки в морських портах України, скоротився на 10% за 2013-2018 роки (у т. ч. через збройну агресію Російської Федерації проти України), однак досягнув рекордних за останні 10 років 160 млн т у 2019 році
- Ще гіршою є ситуація з пасажирськими перевезеннями, які практично припинилися після окупації Кримського пів-острова Росією: у 2019 році кількість пасажирів склала 79.4 тис. осіб, тоді як у 2013 році вона перевищувала 6.6 млн осіб
- Значною проблемою є неефективне управління портовою інфраструктурою: протягом 2015-2019 років АМПУ мала високі показники дохідності та прибутковості – чистий прибуток складав 1.5-3.9 млрд грн. Замість інвестицій в інфраструктуру більша частина доходів АМПУ направлялася державі у вигляді зборів, податків та дивідендів. За останні 5 років середньорічні виплати на користь держави перевищували розмір капітальних інвестицій у 3.5 рази
- Наслідком значних відрахувань до державного бюджету є систематичне недовиконання планів капітальних інвестицій морських портів (50% у 2019 році), а відтак невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам надання послуг
- Формування портових зборів в Україні є неефективним та непрозорим. Українські порти є серед найдорожчих у регіоні Чорного моря та у порівнянні зі світовими аналогами. Цілі портових зборів в Україні не встановлені законодавчо, а їх нецільове використання призводить до штучного завищення, що гальмує розвиток портової інфраструктури
- В результаті керівники компаній оцінюють українську портову інфраструктуру як посередню. За якістю портової інфраструктури Україна має 3.9 бали з 7-ми можливих; середній показник в ЄС – 4.8. Бали безпосередніх конкурентів України у цьому рейтингу є значно вищими

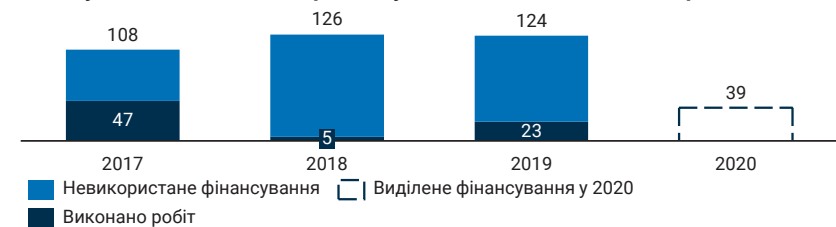
AS IS: (5) Відновлення річкових перевезень сповільнюється зношеною інфраструктурою та недостатнім фінансуванням

СТАН РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ

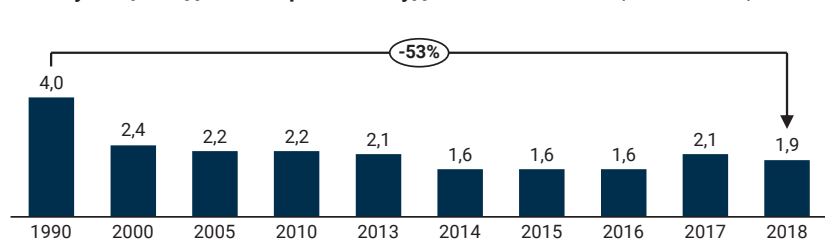
Вантажні та пасажирські перевезення по Дніпру, 2016-2019



Фінансування капітального ремонту шлюзів, 2017-2020, млн грн



Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів, 1990-2018, тис. км



Джерело: Державна служба статистики, УкрПІС, Асоціація «Річки України», BRDO

КОМЕНТАРІ

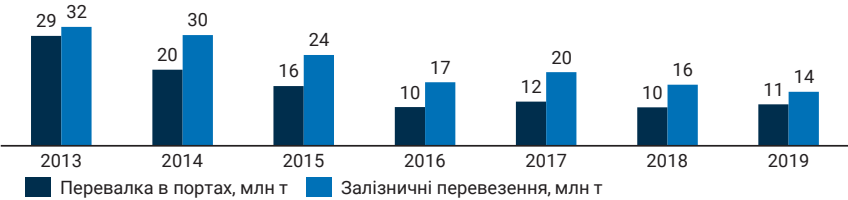
- Потенціал річкових вантажоперевезень в Україні є нереалізованим: за даними Державної служби статистики, обсяг транспортування вантажів річками України сягав понад 60 млн т у 1991 році. Натомість, у 2019 році обсяг перевезень склав 18.2 млн т
- В останні роки спостерігається поступове відновлення річкових перевезень: вантажоперевезення по Дніпру зросли на 83,4% за 2016-2019 роки та сягнули 11.79 млн т у 2019 році. Зокрема, обсяг перевезень зернових зріс у 2.4 рази з 2016 року. Натомість перевезення нафтопродуктів скоротилося майже на 12%
- Невисокою також є активність пасажирських перевезень річковими транспортом. Внутрішніми водними шляхами було перевезено майже 19.1 млн пасажирів у 1990 році. Натомість, річковим транспортом скористалися менше 600 тис осіб у 2019 році. Наразі такі перевезення обирають, щоб дістатися до дачних ділянок (т. зв. «дачна навігація»)
- Річкова інфраструктура є застарілою та потребує поточних і капітальних ремонтів, модернізації або заміни. Зокрема, технічний стан дніпровських шлюзів наближається до критичного, адже тривалий час не проводився капітальний ремонт
- Кошти на капітальний ремонт шлюзів, які держава почала виділяти з 2017 року, освоюються не повною мірою. Наприклад, у 2019 році робіт було виконано лише на 22.7 млн грн із 124.3 млн грн, які були виділені (81.7% коштів не було використано). Більшість ремонтних робіт не виконується вчасно
- Значною проблемою є і скорочення річкових судноплавних шляхів: експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів скоротилася більш ніж вдвічі з 1990 року (з близько 4 тис км до 1.9 тис. км у 2018 році)
- Крім того, внутрішні водні шляхи неповністю відповідають вимогам щодо безпечного судноплавства: лише 57% від сукупної протяжності судноплавних шляхів мають гарантовані глибини

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

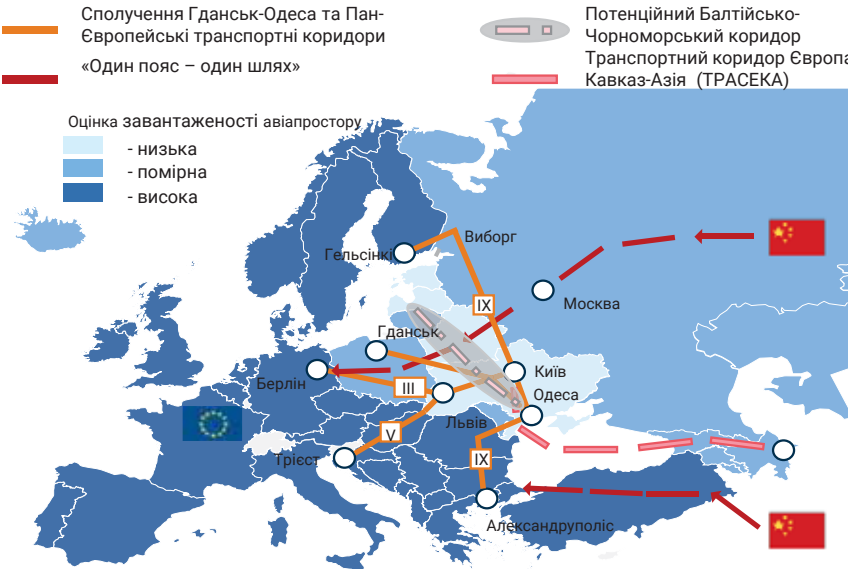
AS IS: (1) Вища залученість до міжнародних транспортних коридорів забезпечить **реалізацію транзитного потенціалу України**

ДИНАМІКА ТРАНЗИТУ ТА МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

Динаміка транзитних вантажів, 2013-2019



Міжнародні транспортні коридори



Джерело: АМПУ, Центр транспортних стратегій, Європейська Бізнес Асоціація, Міжнародна торгова адміністрація, Центр економічної стратегії

КОМЕНТАРІ

- Розташування України створює величезний транзитний потенціал, який так і не вдалося реалізувати в повній мірі за останні 30 років. За оцінками Міжнародної торгової адміністрації, наразі використовується лише **25-30%** транзитного потенціалу країни. В останні роки спостерігається падіння як транзитних вантажоперевезень залізницею (**-55%** за 2013-2019), так і падіння перевалки транзитних вантажів в портах (**-62%** за 2013-2019)
- Україна знаходиться на перетині найбільших міжнародних транспортних коридорів. Через Україну проходять **4 з 10 європейських транспортних коридорів**, тому Україна може стати зручним хабом між ЄС та Азією. Зокрема, через територію України проходять **2 мультимодальні коридори** Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та **один маршрут** Транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА)
- Транс'європейська опорна транспортна мережа. Україна вже включена до індикативних карт проекту Транс'європейської опорної транспортної мережі (TEN-T). В рамках TEN-T в Україну передбачено залучити **4.5 млрд євро** на розвиток автошляхів (**960 км**), залізничної інфраструктури (**530 км**), портів та авіації до 2030 року від міжнародних організацій, державно-приватного партнерства, бюджетних коштів
- Один пояс – один шлях. Незважаючи на те, що Україна приєдналася до співробітництва в рамках ініціативи вона недостатньо використовує потенціал проекту, насамперед через проблеми з транзитом, які пов'язані з заборонаю на транзитні перевезення з РФ та обмеження в дозволах на автоперевезення з Польщі та інших країн Європи
- Балтійсько-Чорноморський коридор. Значні вигоди може принести не лише приєднання до існуючих шляхів, але й створення нових: проект E-40 передбачає створення річкового шляху від Чорного до Балтійського моря
- Спільний авіаційний простір. Також, наявна низька завантаженість авіаперевезень. Лише 2-3% експорту та імпорту здійснюється авіаційним транспортом. Стимулом для розвитку міжнародного авіаційного сполучення стане приєднання до угоди про Спільний авіаційний простір

Поточні бар'єри напрямку **Транспорт та інфраструктура**

Розвиток транспорту та інфраструктури	Ефективне та справедливе регулювання	Ефективне управління та адміністрування	Експортний та транзитний потенціал
Високий рівень зносу залізничної інфраструктури та рухомого складу Майже чверть від сукупної протяжності експлуатаційних залізничних шляхів потребує капітального ремонту, а рівень зносу рухомого складу становить понад 90% Високий ступінь зносу дорожньої інфраструктури Близько 90% доріг знаходяться у зношеному стані; Україна знаходиться на 119 місці за рівнем якості дорожньої інфраструктури Низька якість мостової інфраструктури У справному стані перебувають 2% з 5631 мостів, які були досліджені Укравтодором; 64% мостів не відповідають сучасним стандартам щодо габаритів та вантажопідйомності Посередній стан інфраструктури в українських портах Згідно CGI, якість портової інфраструктури в Україні складала 3.9 із 7 балів у 2019, порівняно із 4.8 балами – середнім значенням для країн ЄС Застаріла та зношена річкова інфраструктура Технічний стан дніпровських шлюзів наближається до критичного; скорочення протяжності внутрішніх водних шляхів Значне податкове навантаження Застосування ПДВ на всіх етапах надання авіапослуг, податок на землю під залізничною інфраструктурою, високі ввізні мита на обладнання, що не дозволяють інвестувати в модернізацію інфраструктури	Відсутність незалежного регулятора Конкуренція на ринках перевезення пасажирів та вантажів, які залежать від користування послугами природних монополій є відсутньою/обмеженою Економічно необґрунтовані тарифи на залізничні перевезення та портові збори Нечіткий та непрозорий механізм тарифоутворення без прив'язки до собівартості перевезень; цілі портових зборів не встановлені законодавчо Неефективне державне регулювання аеропортових зборів Аеропортові збори встановлюються МІУ без врахування конкурентної ситуації на ринку, що не дозволяє приваблювати додаткові рейси та авіалінії Відсутній облік та адресність пільгових перевезень Відтак, це стає причиною високої заборгованості органів місцевої влади за авто та залізничні перевезення Застаріла структура організації перевезень Відсутня практика 'місцевих' перевезень, що заважає розвиватися транспортній системі Складність дипломовання та ліцензування Необґрунтовані бюрократичні обмеження та складні процедури отримання дозволів та ліцензій	Неефективна організація ринку залізничних перевезень Існування державної монополії на ринку залізничних перевезень, що обмежує ефективність функціонування залізничного транспорту та залучення інвестицій Неефективне управління АМПУ Необґрунтована кількість персоналу, відсутність повноважень для проведення узгодженої політики розвитку портів, низький рівень виконання планів капітальних інвестицій Потреби в інвестиціях значно перевищують обсяги фінансування Навіть при зростанні рівня капітальних інвестицій у 7 разів протягом 2013-2018 років, рівень зносу основних засобів складає 63% у 2018 році	Зниження обсягів транзитних вантажів, що обробляються в Україні Обсяг транзитних вантажів значно скоротився за останні 7 років (з 35 млн т у 2012 році до 11 млн т у 2019 році в морських портах та з 32 млн т у 2012 році до 14 млн т у 2019 році на залізниці) Складність проходження митних процедур Складні, переобтяжені великою кількістю формальностей митні процедури Низький рівень контейнеризації Рівень контейнеризації в Україні становив близько 1% у 2018 році, тоді як цей показник складав 5% для Росії, 15% для Білорусі та близько 45% для країн ЄС Низький рівень розвитку інтермодальних перевезень Відсутність розвиненої інфраструктури для здійснення такого типу перевезень. Відсутня стратегія розвитку мультимодальних перевезень Невикористаний потенціал інтеграції до міжнародних транспортних коридорів За даними Міжнародної торгової адміністрації, Україна використовує 25-30% транзитного потенціалу
Низький рівень розвитку та зношена інфраструктура	Неефективне державне регулювання	Неефективне управління та адміністрування	Невикористання експортного та транзитного потенціалу

Джерело: Центр економічного відновлення

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Бачення розвитку напрямку Транспорт та інфраструктура

МАТРИЦЯ ЕКОНОМІЧНОГО ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ

		Україна (2020) AS-IS	ПОДОЛАННЯ ПОТОЧНИХ ВИКЛИКІВ	Кардинальна зміна функціонування	Україна (2030) TO BE
		RECOVERY			
Компоненти сектору	Розвинені та модернізовані транспорт та інфраструктура	- Застаріла транспортна інфраструктура (річкова, залізнична, дорожня та мостова) - Низький рівень фінансування модернізації Інфраструктури - Значне податкове навантаження - Відсутність цільових програм та стратегій розвитку галузей та окремих об'єктів інфраструктури	- Забезпечене фінансування модернізації інфраструктури за рахунок державного бюджету, через концесії, механізм ДПП - Проведені капітальні та поточні ремонти ключової транспортної інфраструктури - Лібералізовані та демонополізовані ринки послуг - Покращене фінансове становище постачальників транспортних послуг	- Транспортна інфраструктура є сучасною, відповідає потребам та конкурує з європейською - Модернізація інфраструктури здійснюється за кошти приватних інвесторів, механізм ДПП - Створені нові необхідні об'єкти інфраструктури: аеропорти, дороги - Збільшено кількість перевезень в Україні (вантажних та пасажирських) - Транспортна інфраструктура відповідає вимогам безпеки	
	Ефективне та справедливе регулювання	- Відсутній незалежний регулятор - Тарифи природних монополій (залізниця, морські порти) є економічно необґрунтованими - Заборгованість ОМВ та низький рівень компенсації щодо пільгових перевезень (залізниця та автоперевезення)	- Створена національна комісія, що здійснює ефективне регулювання у сфері транспорту - Прозоре формування та регулювання тарифів на послуги монополій у сфері транспорту - Імплементована система забезпечення витрат на суспільно-важливі перевезення	- Ринок перевезення пасажирів та вантажів є конкурентним - Розширена конкуренція на суміжних ринках - Забезпечено авіасполучення з віддаленими регіонами держави	
	Ефективне управління та адміністрування	- АМПУ – надприбуткова організація з низьким рівнем виконання планів капітальних інвестицій - УЗ – державна монополія з регіональною структурою та фінансовими дисбалансами - Потреби в інвестиціях значно перевищують обсяги фінансування (зокрема бюджетних коштів)	- АМПУ – ефективна організація з корпоративізованою структурою та наглядовою радою, оптимальним кадровим складом - УЗ розділена на окремі сегменти за видами діяльності. Досягнена фінансово-економічна стабільність оператора пасажирських перевезень - Залучено № інвестицій через механізм ДПП	- Гармонізоване функціонування та розвиток морських портів, впроваджена модель "порт-лендлорд" - Всередині сегментів УЗ існує конкуренція - Залучено № інвестицій через механізм ДПП	
	Реалізований експортний та транзитний потенціал	- Відсутня стратегія розвитку мультимодальності - Низький рівень контейнеризації в Україні - Скорочення обсягів транзитних вантажів, що обробляються в Україні - Недостатньо використаний потенціал інтеграції в міжнародні транспортні коридори	- Збільшено перевезення контейнерів та інших вантажів через територію України - Українська транспортна система інтегрована в транспортну систему ЄС	- Україна залучена в міжнародні транзитні потоки - Україна бере участь в усіх основних транснаціональних транспортних проектах та залучила № інвестицій - Збільшено доходи від транзитних вантажопотоків	

Джерело: Центр економічного відновлення, GCI 2019, Український інститут майбутнього

220

Бачення розвитку: (1/2) Розвинений та модернізований транспорт та інфраструктура

ПОТРЕБА У ЗМІНАХ

Відповіді на поточні виклики	
1. Річковий транспорт	1. Вирішити питання щодо системного фінансування державних підприємств/установ річкової галузі в обсязі необхідному для нормальної та повноцінної роботи. 2. Забезпечити фінансування підтримки габаритів суднового ходу. 3. Доопрацювати та затвердити законопроект "Про внутрішній водний транспорт". 4. Розробити та запровадити вузькоспеціалізовану державну програму розвитку річкової галузі. 5. Знизити собівартість перевезень на річці. 6 Зменшити фіскальний тиск на річкові порти. 7.Забезпечити державну підтримку суднобудівної галузі. 8. Підвищити рівень безпеки судноплавства. 9. Забезпечити екологічну безпеку на річковому транспорті.
2. Морський транспорт	1. Забезпечити виконання планів капітальних інвестицій морських портів. 2. Усунути вузькі місця припортової залізничної інфраструктури. 3. Здійснити комплексні заходи із забезпечення безпечного мореплавства в територіальному морі та акваторіях морських портів. 4. Забезпечити приєднання та імплементацію в Україні 15 міжнародних конвенцій та протоколів у сфері торговельного мореплавства. 5. Демонополізувати ринок лоцманських послуг. 6. Визначити та законодавчо закріпити межі морських портів; визначити стратегічні та вторинні порти. 6. Підвищити рівень безпеки судноплавства. 7. Забезпечити екологічну безпеку на морському транспорті.
3. Залізничний транспорт	1. Забезпечити створення залізничного фонду (наповнення шляхом направлення 2% акцизу від дизельного пального, передбачити спрямування коштів фонду на інвестиційні проекти в частині інфраструктури та оновлення тягового рухомого складу АТ «Укрзалізниця»). 2. Провести капітальний ремонт залізничної колії та інших елементів залізничної інфраструктури (щорічно виконувати норматив УЗ щодо капітального ремонту та реконструкції в обсязі близько 1000 км залізничної колії на рік). 3. Забезпечити оптимізацію та раціоналізацію мережі та виробничих підрозділів. 4. Забезпечити модернізацію рухомого складу (в тому числі тягового рухомого складу) із уникненням дефіциту рухомого складу). 5. Досягнення ефективного строку використання рухомого складу вантажних вагонів із застосуванням найефективніших практик ЄС та США. 6. Забезпечити покращення якості пасажирських залізничних перевезень. 7. Забезпечити модернізацію опалення пасажирських вагонів. 8. Вирішити проблеми розукладування рухомого складу та крадіжок вантажів, створити конкурентний ринок охорони вантажів.9. Підвищити рівень безпеки залізничних перевезень. 10. Забезпечити екологічну безпеку на залізничному транспорті. 11. Досягнути ефективного строку використання рухомого складу вантажних вагонів із застосуванням найефективніших практик ЄС та США. 12. Покращити систему вищої та спеціалізованої залізничної освіти. 13. Забезпечити підвищення привабливості професії залізничника.
4. Автомобільний транспорт	1. Розширити та забезпечити виконання програм дорожнього будівництва. 2. Забезпечити фінансування та розширити «Національну програму відновлення мостів»; Провести повний аудит стану мостової інфраструктури. 3. Врегулювати умови та критерії якості виконання дорожніх робіт. 4. Забезпечити рівні умови та справедливий контроль якості доріг. 5. Зменшити податкове навантаження 6. Забезпечити європейські правила допуску та роботи на ринку. 7. Врегулювати взаємовідносини влади з перевізниками та автостанціями. 8. Забезпечити потреби міжнародних вантажних перевізників правами для здійснення перевезення. 9.Забезпечити ефективний габаритно-ваговий контроль. 10. Створити систему підтвердження професійної компетенції. 11. Створити рівні умови роботи на ринку автомобільних перевезень. 12. Забезпечити детінізацію ринку пасажирських перевезень. 13. Підвищити рівень безпеки дорожнього руху. 14. Забезпечити екологічну безпеку на автотранспорті.
5. Авіатранспорт	1. Забезпечити розвиток регіональних аеропортів. 2. Забезпечити функціонування національного/их перевізника/ів. 3. Зменшити податкове навантаження. 4. Забезпечити ефективну діяльність ринку наземних послуг. 5. Забезпечити модернізацію аеропортів. 6. Забезпечити фінансування аеропортів та авіакомпаній; створити аеропортовий фонд. 7. Забезпечити перегляд та повноцінну і справедливую реалізацію Державної програми розвитку аеропортів до 2023 року та забезпечити фінансування для тих аеропортів, що вже пройшли необхідні процедури для участі в програмі. 8. Забезпечити лібералізацію ринку та адаптацію галузі до підвищеної конкуренції. 9. Підвищити рівень безпеки авіаційних перевезень.10. Забезпечити екологічну безпеку на авіатранспорті.

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Бачення розвитку: (2/2) Розвинений та модернізований транспорт та інфраструктура

ПОТРЕБА У ЗМІНАХ

Кардинальна зміна функціонування	
1.	Річковий транспорт 1. Створити фонд для розвитку річкового транспорту за рахунок акцизного збору на паливо. 2. Створити передумови для використання ДПП для інвестицій у річкові причали 3. Забезпечити будівництво транспортно-логістичних комплексів на річці.
2.	Морський транспорт 1. Вдосконалити механізм ДПП в сфері портової інфраструктури 2. Здійснити кластеризацію портів.
3.	Залізничний транспорт 1. Забезпечити електрифікацію залізничної колії на ділянках, де це є економічно обґрунтованим. 2. Стимулювати оновлення рухомого складу через залучення приватних інвестицій при відкритті ринку залізничних перевезень. 3. Створити транспортну поліцію. 4. Провести реінжиніринг залізничної мережі відповідно наявних економічних потреб та пріоритетів. 5. Створити мережі для високошвидкісної залізниці.
4.	Автомобільний транспорт 1. Забезпечити будівництво цементобетонних доріг з використанням цементно-шлакової продукції. 2. Забезпечити будівництво об'їзних доріг. 3. Реалізувати програму 'розумних доріг'. 4. Розвивати мережу електрозарядних станцій для електромобілів.
5.	Авіатранспорт 1. Узгодити цілі національної стратегії розвитку авіаційного транспорту та стратегій розвитку регіональних аеропортів на принципах взаємодоповнення та єдиної національної авіаційної політики. 2. Забезпечити стимулювання проектів з впровадження в аеропортах екологічних альтернативних джерел енерго- та теплозабезпечення. 3. Створити підприємство з виробництва авіаційного пального на території держави. 4. Створити національний центр з підготовки та підтримки кваліфікації для пілотів. 5. Розробити новий дизайн повітряних ліній в синергії з транзитним розташуванням країни.

Джерело: Центр економічного відновлення, GCI 2019, Український інститут майбутнього

Бачення розвитку: (3) Розвинений та модернізований транспорт та інфраструктура

ПОТРЕБА У ЗМІНАХ

Відповіді на поточні виклики	
1.	Створення НКРТ 1. Створити національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту: Передбачити публічність та прозорість діяльності регулятора, Забезпечити незалежність за рахунок здійснення відбору за участі представників від різних органів та механізму фінансування, яке не буде стимулювати підвищення тарифів на послуги природних монополій; Обмежити повноваження комісії щодо встановлення тарифів та цін на ринках пасажирських та вантажних перевезень для попередження надмірного їх регулювання.
2.	Формування та регулювання тарифів та зборів НКРТ 1. Створити прозорий механізм тарифоутворення на залізничні перевезення. 2. Затвердити Методику формування тарифу на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури та послуги, що надаються суб'єктами, які займають монопольне становище. 3. Створити методику розрахунку ставок портових зборів. 4. Встановити законодавчо цілі справляння портових зборів та забезпечити використання коштів на встановлені цілі. 5. Децентралізувати аеропортові збори та аеронавігаційні збори в районі аеродрому.
3.	Суспільно-важливі перевезення 1. Забезпечити вибір перевізників шляхом тендерної процедури. 2. Врегулювати механізм визначення та підтримки соціально важливих авіаперевезень та визначити пасажирські, вантажні, медичні повітряні лінії для здійснення таких перевезень. 3. Забезпечити врегулювання пільгових перевезень з покладенням відповідальності на тих, хто приймав рішення про їх надання, забезпечити адресність надання пільг. 4. Відновити джерело бюджетного стимулювання розвитку громадського транспорту – розглянути направлення з державного в місцеві бюджети частини акцизів на пальне на цілі розвитку громадського транспорту.
4.	Дипломування та ліцензування 1. Усунути необґрунтовані бюрократичні обмеження при отриманні дозволів на виконання польотів із використанням БПЛА. 2. Спростити процедури дипломування моряків.
Кардинальна зміна функціонування	
1.	Формування тарифів 1. Забезпечити вільне формування тарифів на вантажні залізничні перевезення. 2. Запровадити комерційний метод формування портових зборів, що базується на аналізі ставок конкурентів, та дозволяє формувати ринкову пропозицію на основі ціни, швидкості та якості послуг.

Джерело: Центр економічного відновлення, GCI 2019, Український інститут майбутнього

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Бачення розвитку: (4) Забезпечення ефективного управління та адміністрування

ПОТРЕБА У ЗМІНАХ

Відповіді на поточні виклики	
1.	Реструктуризація УЗ 1. Розробити та прийняти актуальний законопроект "Про залізничний транспорт", а також підзаконні нормативно-правові акти для реалізації нового Закону "Про залізничний транспорт". 2. Провести організаційно-підготовчі роботи для здійснення фінансового та організаційного розділення УЗ. 3. Забезпечити перехід УЗ на трирічні фінансові та інвестиційні плани. 4. Забезпечити фінансове оздоровлення УЗ шляхом скорочення збитковості пасажирських перевезень (оптимізація витрат УЗ, підвищення продуктивності персоналу, перегляд пільг та поступове приведення цін на квитки до економічно обґрунтованого рівня), ефективної реалізації металобрухту УЗ, звільнення від оподаткування земель під залізничними коліями.
2.	Реорганізація АМПУ 1. Впровадити корпоративне управління АМПУ із дотриманням принципу самозабезпечення портів, створити незалежну наглядову раду. 2. Оптимізувати кадровий склад АМПУ. 3. Забезпечити чіткий розподіл функцій МІУ -Морська адміністрація-адміністрація морського порту, із залученням до управління портами місцевих органів влади. 3. Забезпечити перехід АМПУ на трирічні фінансові та інвестиційні плани. 4. Оптимізувати витрати АМПУ, розглянути можливість зниження норм відрахування дивідендів АМПУ до бюджету.
3.	Управління аеропортами 1. Провести корпоратизацію аеропортів, які знаходяться в державній власності. 2. Впровадити нові процеси планування та структури управління в аеропортах. 3. Розробити та затвердити майстер-плани розвитку аеропортів на 20-30 років.
4.	Управління автотранспортом та дорожньою інфраструктурою Забезпечити перехід Укравтодору на трирічні фінансові та інвестиційні плани.
5.	Використання механізму ДПП 1. Затвердити рішенням Уряду перелік проектів ДПП, концесій, які будуть реалізовані на період до 2030. 2. Дозволити довгострокове бюджетне планування шляхом внесення змін до Бюджетного кодексу, що зробить можливим використання ДПП, концесій типу government pays. 3. Покращити механізм вилучення землі шляхом внесення змін до Земельного кодексу для будівництва лінійних об'єктів інфраструктури. 4. Закріпити на законодавчому рівні гарантії інвесторів, які готові вкладати кошти в транспортну інфраструктуру.
6.	Міський/регіональний транспорт 1. Забезпечити інтеграцію планів розвитку транспорту до планів стратегічного планування на міському та регіональному рівнях. 2. Розробити стратегії транспортного розвитку для всіх міст України. 3. Надати підтримку місцевим органам влади щодо децентралізації управління інфраструктури місцевого транспорту.4. Забезпечити регіоналізацію операторів перевезень та управління перевезеннями. 5. Забезпечити оновлення рухомого складу громадського транспорту із збільшенням кількості електричного громадського транспорту. 6. Забезпечити підвищення міської мобільності (мережа паркувальних зон, пасажирські термінали з пересадки з індивідуального транспорту на міський транспорт, велосипедні маршрути). 7. Забезпечити побудову заміської велосипедної мережі.

Кардинальна зміна функціонування	
1.	Реструктуризація УЗ 1. Провести фінансове та організаційне розділення Укрзалізниці на окремі сегменти за видами діяльності з виділенням всередині УЗ конкуруючих компаній у кожному сегменті у вигляді акціонерних товариств. 2. Реалізувати пілотний проект із залученням приватного капіталу на ринок залізничної тяги. 3. Створити вільний ринок приватної тяги та вантажних залізничних перевезень.
2.	Реорганізація АМПУ 1. Впровадити модель "порт-лендлорд" адміністрації згідно якої адміністрація морського порту здійснює контроль за користуванням портовими територіями, відповідає за планування та розвиток портів, а портові оператори здійснюють стивідорну діяльність.
3.	Використання механізму ДПП 1. Збільшити фінансування Агенції розвитку ДПП та створити спецфонд для підготовки проектів. 2. Забезпечити спрощений механізм використання донорських коштів.
4.	Міський/регіональний транспорт 1.Забезпечити стимулювання трансформації громадського транспорту та інфраструктури в частині переходу на низьковуглецеві види палива, просування зелених видів громадського транспорту. 2. Розробити та реалізувати Національну стратегію велосипедного транспорту.

Джерело: Центр економічного відновлення, GCI 2019, Український інститут майбутнього

Бачення розвитку: (5) Реалізація експортного та транзитного потенціалу

ПОТРЕБА У ЗМІНАХ

Відповіді на поточні виклики	
1.	Мультимодальні перевезення 1. Вдосконалити нормативно-правову базу, визначити правові та організаційні засади мультимодальних, інтермодальних перевезень. 2. Створити мережу маршрутів регулярних контейнерних/мультимодальних/ інтермодальних вантажних поїздів, синхронізованих з поїздами країн ЄС. 3 Спростити, прискорити та підвищити прозорість митних процедур. 4. Забезпечити розвиток транспортно-логістичної інфраструктури: розширити мережу мультимодальних терміналів, збільшити кількість контейнерних потягів, відремонтувати автомобільні дороги біля портів, спланувати мультимодальні вузли з залученням всіх видів транспорту. 5. Інтегрувати річковий, залізничний, морський, авто транспорт в мультимодальні ланцюги. 6. Стимулювати розвиток контейнерних перевезень на законодавчому рівні. 7.Забезпечити єдину технологічну сумісність на основних напрямках перевезень на стиках між видами транспорту.
2.	Інтеграція до міжнародних транспортних коридорів 1. Досягнути угоди про будівництво Балто-Чорноморського коридору з іншими учасниками. 2. Створити та технічно забезпечити нові транзитні повітряні коридори. 3. Підписати Угоду для приєднання України до міжнародного морського «Блакитного поясу» навколо Європи. 4. Підписати та реалізувати Угоду про спільний авіаційний простір з ЄС з одночасним проведенням двосторонніх переговорів щодо лібералізації авіаперевезень. 5.Забезпечити лібералізацію польотів на схід, зняти існуючі обмеження для польотів до Узбекистану та інших країн Азії. 6. Провести переговори з Китаєм для входження до «формату 16+1» та отримання значних об'ємів інвестицій.
Кардинальна зміна функціонування	
1.	Мультимодальні перевезення 1. Реалізувати в Україні інтермодальні пасажирські перевезення. 2. Розробити комплексний підхід до реконструкції аеропортів для забезпечення швидкісного наземного транспортного сполучення між аеропортами та населеними пунктами. 3. Забезпечити розвиток транспортно-логістичної інфраструктури: розширити мережу мультимодальних терміналів, збільшити кількість контейнерних потягів, відремонтувати автомобільні дороги біля портів, спланувати мультимодальні вузли з залученням всіх видів транспорту. 4. Адаптувати транспортні технології та інфраструктуру під різні види транспорту: 'авіація – залізниця-авто', 'вода-залізниця-авто'.
2.	Інтеграція до міжнародних транспортних коридорів 1. Здійснити будівництво Балто-Чорноморського коридору. 2. Підвищити ефективність та вдосконалити інфраструктуру, включно для її поєднання з міжнародною та Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T). 3. Підписати Угоду про входження до 'формату 16+1'.

Джерело: Центр економічного відновлення, GCI 2019, Український інститут майбутнього

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

КРЕАТИВНІ ІНДУСТРІЇ ТА ІНДУСТРІЯ ГОСТИННОСТІ

Візія, стратегічна мета, індикатори та пріоритетні кроки напрямку «Креативні індустрії та індустрія гостинності»

ВІЗІЯ НАПРЯМКУ: Розвинена креативна економіка та повністю розкритий туристичний потенціал країни

Зв'язок із стратегічними індикаторами економічної візії	Прямий вплив – Експорт товарів та послуг, реальний ВВП, додана вартість на працівника Другорядний вплив – Прямі іноземні інвестиції, бюджет	
Стратегічна мета	1. Забезпечити розвиток туризму як одного з драйверів соціокультурного та економічного розвитку регіонів	2. Створити конкурентоспроможну креативну економіку для збалансованого розвитку України
Стратегічні цілі	- Посісти 45 місце в The Travel & Tourism Competitiveness Index - Збільшити частку галузі у ВВП до середньосвітового рівня 10% - Стале зростання кількості, якості та конкурентоспроможні туристичних продуктів на національному, регіональному і локальному рівнях - Збільшити річний обсяг туристичних потоків до 30 млн іноземних і 60 млн внутрішніх туристів	- Збільшити частку креативних індустрій у доданій вартості країни з 3,86% до 5% - Збільшити частку креативних товарів та послуг в експорті з 0,5% до 3% - Збільшити кількість зайнятих з 3,57% до 4,5% від загальної кількості працевлаштованих - Підвищити позицію у Глобальному Індексі Інновацій у категорії Creative goods and services з 95 на 25 позицію - Підвищити захищеність права інтелектуальної власності*
Пріоритетні кроки для досягнення цілей напрямку	- Забезпечення високої якості, сервісу та безпеки у наданні послуг - Стимулювання капітальних інвестицій у проекти, пов'язані з покращенням стану туристичних територій (дестинацій) - Створення та розвиток ринкової екосистеми та інституційної інфраструктури - Забезпечення ефективного державного регулювання	- Покращення доступу представників креативних індустрій до фінансових ресурсів - Розвиток знань та компетенцій представників креативних індустрій - Розвиток конкурентоспроможності українського креативного продукту

Джерело: Центр економічного відновлення, HTL Ukraine, Welcomer Network, ДАРТ, МКІП, громадська спілка «Національна туристична організація України», ЄБРР, Visit Ukraine

*Більш детально в секторі Регуляторне середовище

227

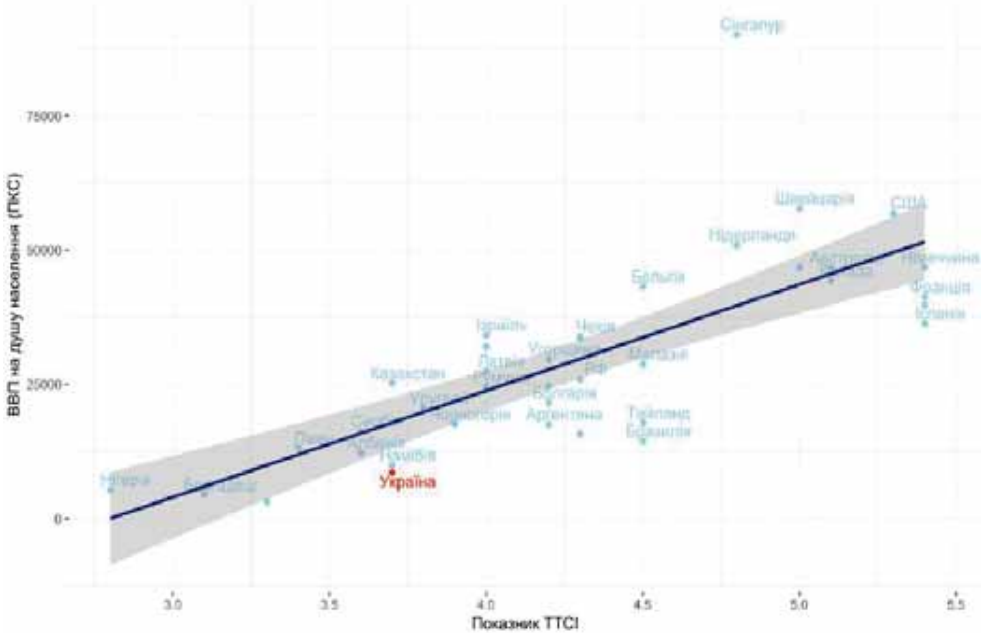
ІНДУСТРІЯ ГОСТИННОСТІ

Роль індустрії гостинності в економічному зростанні України

1%	22	Додана вартість підприємств сектору, млрд грн (2018)	3.2%	278	Кількість зайнятих на підприємствах у секторі, тис. ос. (2018)	0.4%	4.5	Податки, сплачені представниками сектору, млрд грн (2018)
----	----	--	------	-----	--	------	-----	---

РОЗВИТОК ІНДУСТРІЇ ГОСТИННОСТІ ТА ЗРОСТАННЯ ЕКОНОМІКИ

Співвідношення між ВВП на одну особу та The Travel & Tourism Competitiveness Index (ТТСІ)



Джерело: Центр економічного відновлення, The Travel & Tourism Competitiveness Index 2019 edition, HTL Ukraine, Welcomer Network, ДАРТ, МКІП, громадська спілка «Національна туристична організація України»

ВПЛИВ ІНДУСТРІЇ ГОСТИННОСТІ НА ГРАВЦІВ РИНКУ

- Населення** | Індустрія гостинності забезпечує створення робочих місць з високим рівнем доданої вартості, в т. ч. для незахищених верств населення, жінок і молоді
- Малий та середній бізнес** | Туризм стимулює розвиток МСБ у 54 галузях економіки. Конкурентна перевага, відносно невеликі інвестиції, швидка окупність, наявність трудових ресурсів
- Міжнародні корпорації, що працюють на території України** | Для забезпечення високого рівня наданих послуг з'являється необхідність у довгострокових освітніх, інфраструктурних та інших спільних проектах
- Уряд** | Зростання кількості туристів та задоволення їхніх потреб підвищує міжнародний імідж країни, створює нові робочі місця, збільшує надходження до бюджету для інвестицій у підтримку туризму та супроводжуючі галузі

ВПЛИВ РОЗВИТКУ ІНДУСТРІЇ ГОСТИННОСТІ НА ЕКОНОМІКУ ЗАГАЛОМ

- Розвиток індустрії гостинності має позитивну кореляцію з ВВП на одну особу і є одним із драйверів соціокультурного та економічного розвитку регіонів
- Зростання індустрії збільшує надходження від іноземних суб'єктів, що наразі становлять **3.3% від експорту або 2.2 млрд доларів**
- Туризм займає **10,6% від світового ВВП**, а 1 з 4 нових робочих місць створюється саме у сфері туризму
- Розвиток туризму тісно пов'язаний з бізнес-активністю, прискорюючи бізнес-процеси. Зростання попиту з боку іноземних туристів відкриває **нові можливості для бізнесу**
- Швидке зростання туристичних потоків провокує необхідне покращення інфраструктури та транспорту. Країни, що демонстрували постійне зростання галузі туризму, мають **позитивний баланс ПІІ в інфраструктуру**

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Структура секторального піднапрямку «Індустрія гостинності»



ПРІОРИТЕТИ

1. Створення умов для розвитку конкурентоспроможних туристичних продуктів на національному, регіональному та локальному рівнях
2. Ефективне державне управління галуззю
3. Сталий розвиток ринкової екосистеми та державно-приватного партнерства

Джерело: Центр економічного відновлення, HTL Ukraine, Welcomer Network, ДАРТ, МКІП, громадська спілка «Національна туристична організація України»

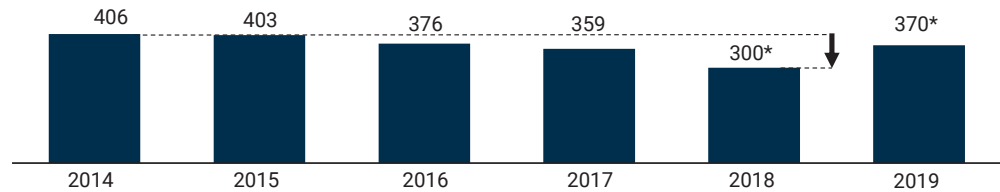
AS IS: (1) Поточний рівень індустрії гостинності в Україні: сторона пропозиції

РОЗВИТОК ІНДУСТРІЇ ГОСТИННОСТІ

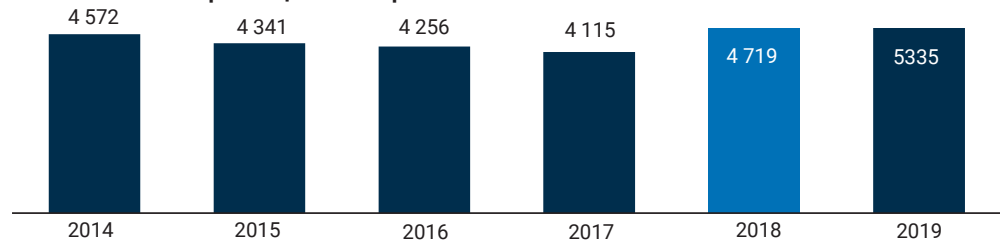
Компоненти рейтингу TTCI 2019 для України та ЄС (7-бальна шкала)



Кількість ліжок для розміщення туристів, тис.



Кількість об'єктів розміщення в Україні



Джерело: Центр економічного відновлення, Держстат, The Travel & Tourism Competitiveness Index 2019 edition

КОМЕНТАРІ

- З 2017 року Україна піднялась у рейтингу конкурентоспроможності туризму на 10 позицій і наразі займає 78 місце у світі. Разом з тим, попри швидке зростання рейтингу, Україна все ще поступається за основними розділами середньому значенню країн ЄС.
- Найсильнішими сторонами українського туризму в розрізі компонентів рейтингу є цінова конкурентоспроможність, ринок рекреаційних та оздоровчих послуг, а також людські ресурси та ринок праці.
- Найпроблемнішими сферами, з точки зору рейтингу, є забезпечення безпеки та захисту, екологічна стійкість, захист природних ресурсів, застаріла та нерозвинена транспортна інфраструктура.
- Україна має малу кількість ліжок для розміщення туристів відносно площі країни. За цим показником ми поступаємось європейським країнам – середньоєвропейський показник 9,2 ліжка/ кв. м проти 1,6 ліжка/ кв. м в Україні.
- У 2018 році кількість ліжок знизилась, що можна пояснити змінами у методиці збору статистичних даних.
- Одним із найпріоритетніших викликів для індустрії гостинності є підвищення рівня комфорту, управління якістю та впровадження системи класифікації за категоріями готелів та інших закладів розміщення.

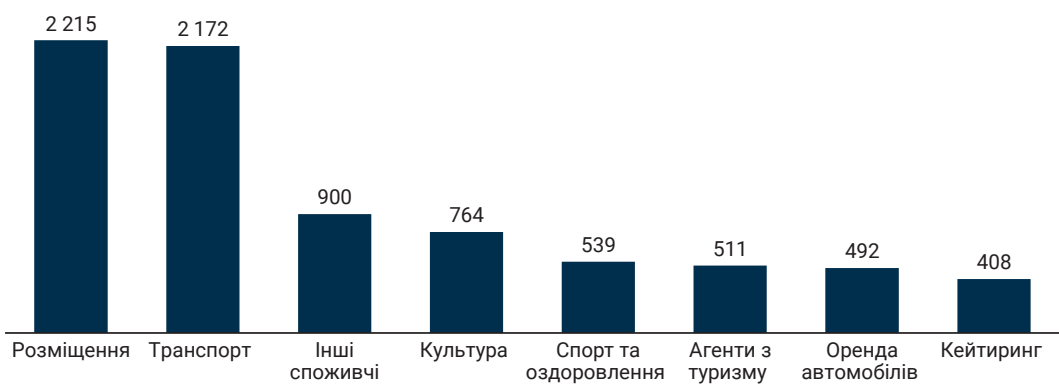
* Фізичні особи – підприємці перестали подавати звіти до Держстату, розрахунок чисельності ФОП здійснено на підставі адміністративних даних Державної податкової служби.

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

AS IS: (2) Поточний рівень індустрії гостинності в Україні: сторона попиту

РОЗВИТОК ІНДУСТРІЇ ГОСТИННОСТІ

Структура доходів туристичної галузі України, млн доларів США, 2015 рік



Експорт туристичних послуг за видами, млн доларів США



Джерело: Центр економічного відновлення, HTL Ukraine, Welcomer Network, громадська спілка «Національна туристична організація України», ЄБРР, ITC TradeMap

КОМЕНТАРІ

- З 2014 року тренд добового перебування знизився на 24% у той час, коли тренд прибуття зростає. Це свідчить про значну перевагу гостей у ділових поїздках і турах вихідного дня в структурі продукту.
- Загалом структура доходів України відповідає звітам TSA розвинених країн, за винятком частини доходів зі сфери кейтерингу, у якій країни-лідери мають вищу частку доходів (зазвичай, 7–12%).
- Україна має цінову перевагу у формуванні середнього чеку по готелях, при цьому готелі забезпечують 40% операційної прибутковості. Це відкриває потенціал для сегмента готелів 3-4 зірки.
- Офіційна статистика не відрізняє туристів, які залишилися на ніч, від туристів, що прибули та вибули в один і той самий день, що спричиняє додаткові проблеми під час тлумачення статистики.
- Згідно з даними про прибуття в аеропорти цих міст наразі основними точками для прибуття іноземних туристів є Київ, Одеса та Львів.
- З точки зору експорту туристичних послуг, згідно з даними ITC TradeMap, що базуються на платіжному балансі країни, більшу частину припливу валюти в країну приносять персональні туристичні послуги.

Поточні бар'єри напрямку секторального піднапрямку «Індустрія гостинності»

Організація	Розміщення та обслуговування	Дозвілля	Враження
Низька представленість Недостатня обізнаність про туристичні продукти та відсутність доступної інформації про туристичні локації, зокрема, іноземною мовою Невизначена стратегія просування галузі Відсутня маркетингова стратегія туризму та бюджет для її реалізації для покращення сприйняття України як конкурентної туристичної точки Відсутність даних Система ведення статистики потребує негайної методичної реструктуризації Відсутній реєстр гравців ринку Відсутність єдиного реєстру сертифікованих гравців ринку та класифікованих за категоріями закладів розміщення Неефективна система державного фінансування Сьогодні статистика не відображає реальної кількості іноземних та внутрішніх туристів, їх витрати, розподіл за туристичними територіями (дестинаціями) та загалом економічний ефект від індустрії гостинності	Тіньовий ринок Нерівномірний податковий тягар призводить до зростання тіньової економіки, збільшення кількості випадків ухилення від сплати податків, а також зменшення податкових надходжень Проблеми з отриманням дозволів Застарілі норми проектування та вимоги до ведення діяльності стримують розвиток сектору. Нерозвинена інфраструктура Нерозвинені мережі аеропортів та повітряних сполучень. Застаріла база для санаторно-курортного відпочинку Відсутні внутрішні сполучення Міжрегіональне сполучення перебуває у дуже поганому стані і подекуди відсутнє взагалі, що унеможливорює використання великих ділянок території України в туристичних цілях Низькі базові стандарти гостинності дестинацій Не забезпечено санітарних зон, навігації, безпеки туристів тощо	Занедбаний стан туристичних об'єктів Відсутність належного фінансування для збереження і відновлення історико-культурних пам'яток та природних ресурсів Відсутній реєстр туристичних об'єктів Невизначена комерційна цінність більшості об'єктів, відсутність реєстру туристичних дестинацій Неефективна співпраця між дестинаціями Відсутність розгалуженої мережі менеджменту дестинацій робить зусилля учасників ринку менш ефективними, інвестиції в бізнес менш привабливими	Непрацюючий механізм роботи зі скаргами туристів Немає єдиного сервісу для допомоги туристу, який не отримав свою послугу чи отримав послугу невідповідної якості Неефективна система класифікації Відсутність класифікації суб'єктів ринку та невідповідність заявленого рівня сервісу реальному порушує права споживачів Неефективна комунікація на внутрішньому та зовнішніх ринках Пасивна позиція в українському та світовому просторах щодо стимулювання поширення споживачами позитивних відгуків після подорожей Україною Короткий термін перебування туристів Більшість іноземних туристів приїжджають в Україну на короткий проміжок часу Низька активність на міжнародній арені Пасивна позиція у світовому просторі та відсутні методи прискорення поширення вражень та активізації «сарафанного радіо»
Значні бар'єри на етапі планування подорожі та брак інформації про туристичні продукти	Недостатня прозорість сектору та брак якості послуг, що надаються	Стан туристичних локацій та навколишня інфраструктура не підтримуються	Відсутня ефективна взаємодія з контентом, створеним туристами

Джерело: Центр економічного відновлення, HTL Ukraine, Welcomer Network, ДАРТ, МКІП, громадська спілка «Національна туристична організація України», ЄБРР

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Бачення розвитку секторального піднапрямку «Індустрія гостинності»

МАТРИЦЯ ЕКОНОМІЧНОГО ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ

		Україна (2020) AS-IS	ПОДОЛАННЯ ПОТОЧНИХ ВИКЛИКІВ	Кардинальна зміна функціонування	Україна (2030) TO BE
Компоненти сектору	Сталий розвиток ринкової екосистеми та державно-приватного партнерства	- Неефективне управління туристичними територіями (дестинаціями), брак діалогу між державою та ринком - Галузь регулюється державою та законодавством, відсутня спроможність до саморегуляції - Відсутність стратегічного підходу до фінансування - Відсутнє комплексне просування продуктів і дестинацій - Нерелевантність статистики, брак електронних баз даних - Недосконала система управління якістю - Неефективна система освіти у галузі			- Створено ефективну систему державної підтримки і розвитку туристичних дестинацій та продуктів через мережу ринкових організацій з менеджменту та маркетингу дестинацій - Діють галузеві саморегулівні організації, ефективне розмежування функцій державного нагляду і ринкового контролю - Вибудовані механізми фінансування галузі, інструменти для залучення інвестицій - Реалізуються стратегії з промоції туристичних продуктів і дестинацій на всіх рівнях - Створено Єдиний туристичний реєстр, ефективну систему статистики - Оновлено систему управління якістю, впроваджено комплексну систему класифікації в галузі - Побудована ефективна система освіти
	Створення умов для розвитку конкурентоспроможних туристичних продуктів	- Відсутня підтримка та промоція туристичних дестинацій та продуктів на національному, регіональному та місцевому рівнях - Туристична інфраструктура відсутня або не відповідає базовим вимогам		- За підтримки держави, місцевої влади і бізнесу реалізовані конкурентоспроможні проекти на різних рівнях з розвитку комплексу інфраструктури, контенту та комунікацій туристичних дестинацій - Стале зростання обсягу туристичних потоків цільових туристів	- Україна асоціюється у світі з чотирма ключовими напрямками туристичних продуктів - Сталий і зростаючий попит на туристичні продукти всіх рівнів, зростання обсягів інвестицій - Ефективне використання державної підтримки на національному, регіональному і місцевому рівнях
	Ефективне державне управління	- Застаріла нормативно-правова база - Відсутність дієвих механізмів імплементації та моніторингу стану виконання Стратегії - Відсутність ефективної координації органів, що займаються розвитком туристичної галузі - Негативний туристичний імідж країни, відсутність системної роботи з країнами-партнерами		- Проведено аналіз всієї нормативно-правової бази, розроблено і впроваджено необхідні зміни - Прийнято Стратегію галузі до 2030 року, ведеться регулярний моніторинг реалізованих заходів і актуалізація Стратегії - Побудовано ефективну координацію між органами влади та стейкхолдерами, передано регулівні функції ОМД та СРО - Налагоджено ефективну міжнародну політику	- Нормативно-правова база приведена до потреб галузі, гармонізована з міжнародними нормами і постійно оновлюється - Розроблено Стратегію галузі 2040 з механізмами її впровадження і інтерактивного моніторингу - Обмежено функції держави, велика роль ОМД та СРО - Репутація гостинного, надійного і перевіреного партнера
		Етапи розвитку			

Джерело: Центр економічного відновлення, HTL Ukraine, Welcomer Network, ДАРТ, МКІП, громадська спілка «Національна туристична організація України», ЄБРР, Visit Ukraine

Бачення розвитку: (1) Сталий розвиток ринкової екосистеми та державно-приватного партнерства

ПОТРЕБА У ЗМІНАХ

Відповіді на поточні виклики	
1.	Менеджмент туристичних територій (дестинацій) 1. Впровадити кластеризацію ринку через грантову підтримку і державно-приватне партнерство. 2. Забезпечити розвиток інституційної спроможності дестинацій за підтримки держави. 3. Запустити пілотні проекти дестинацій. 4. Забезпечити державну підтримку умов для створення і розвитку ринкових організацій з менеджменту і маркетингу дестинацій (далі – ОМД) на національному, регіональному і локальному рівнях.
2.	Саморегуляція галузі 1. Спільно з ринком розробити прозорі критерії відповідності організацій вимогам саморегулювання, методологію створення, регламенти діяльності та шаблони документів. 2. Розробити галузеві угоди (industry deal) та передати функції ринкового контролю саморегулівним організаціям (СРО), які відповідають встановленим критеріям, забезпечити державний нагляд за їх виконанням.
3.	Фінансування 1. Створити механізми для цільового спрямування туристичного збору. 2. Забезпечити фінансування державою інституційного розвитку. 3. Створити механізми та умови для проактивного залучення інвестицій. 4. Створити механізми для забезпечення сталої фінансової підтримки туристичної галузі (зокрема Національний туристичний фонд, місцеві туристичні фонди, інвестиційні хаби, акселератори, ДПП тощо).
4.	Промоція туристичного продукту 1. Передати функції маркетингу туристичних дестинацій на ОМД, головною функцією яких є розвиток та промоція туристичних дестинацій і проектів на локальному, регіональному і національному рівнях. 2. Підготувати технічні завдання для створення маркетингової стратегії України, національного туристичного інтернет-ресурсу та промокампаній всередині країни та на цільових ринках на засадах прозорості та із залученням стейкхолдерів галузі.
5.	Інновації та цифровізація 1. Залучити всіх стейкхолдерів до розробки цифрових інструментів у галузі. 2. Створити Єдиний туристичний реєстр зі щомісячним оновленням даних. 3. Запровадити систему статистики за туристичними сателітними рахунками. 4. Створити комунікаційну платформу. 5. Створити систему моніторингу стану реалізації галузевих стратегій. 6. Розробити та впровадити механізми державної підтримки інноваційних проектів з цифровізації в галузі гостинності та туризму.
6.	Система управління якістю 1. Розробити та впровадити комплексну систему управління якістю, системи класифікації, національні стандарти і рейтинги, що відповідають міжнародним практикам, із залученням усіх стейкхолдерів. 2. Забезпечити державну підтримку створення прозорої системи рейтингів та стимулювати присутність українського бізнесу галузі гостинності та туризму в основних міжнародних рейтингах.
7.	Людські ресурси 1. Створити умови для легалізації працевлаштування у галузі. 2. Розробити і впровадити систему підготовки спеціалістів галузі на усіх рівнях освіти. 3. Запровадити професійні стандарти і рамки кваліфікації в галузі. 4. Сформувати механізми для навчання, обміну досвідом та підвищення кваліфікації менеджменту дестинацій. 5. Стимулювати бізнес до участі у дуальній освіті та практичній підготовці спеціалістів.
Кардинальна зміна функціонування	
1.	Менеджмент туристичних територій (дестинацій) 1. Сприяти розвитку мережі регіональних і локальних організацій з менеджменту та маркетингу дестинацій (ОМД). 2. Забезпечити функціонування представницького органу (Наглядова рада чи правління) при ОМД національного рівня.
2.	Промоція туристичного продукту 1. Забезпечення здійснення ОМД комплексних аналітичних досліджень для формування портрета туриста (споживача) для усіх рівнів і типів туристичного продукту на кожному цільовому ринку.
3.	Інновації та цифровізація 1. Впровадити автоматизацію даних та інноваційні технологічні рішення для підвищення конкурентоспроможності туристичних продуктів і дестинацій.
4.	Система управління якістю 1. Провести оцінку та вдосконалити систему управління якістю в галузі.
5.	Людські ресурси 1. Провести оцінку та вдосконалити системи підготовки фахівців (long-life education) у галузі.

Джерело: Центр економічного відновлення, HTL Ukraine, Welcomer Network, ДАРТ, МКІП, громадська спілка «Національна туристична організація України», ЄБРР, Visit Ukraine

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Бачення розвитку: (2) Створення умов для розвитку конкурентоспроможних туристичних продуктів

ПОТРЕБА У ЗМІНАХ

Відповіді на поточні виклики	
1.	Підтримка туристичних територій (дестинацій) та проєктів на світовому рівні 1. Розробити і впровадити ДЦП підтримки проєктів світового рівня (комплекс інфраструктури, контенту та комунікацій) на конкурсній основі. 2. Забезпечити розвиток і промоцію туристичних дестинацій і продуктів у рамках чотирьох пріоритетних напрямків (MICE / Business, Гастро / Gastro, Культурно-пізнавальний / Culture, Медичний і рекреаційний туризм / Health).
2.	Підтримка туристичних територій (дестинацій) та проєктів на регіональному рівні 1. Розробити і впровадити ДЦП підтримки проєктів регіонального рівня (комплекс інфраструктури, контенту та комунікацій) на конкурсній основі. 2. Забезпечити розвиток і промоцію туристичних дестинацій і продуктів у рамках пріоритетних напрямків (круїзи Дніпром, круїзи Чорним морем, Українська Бессарабія, заповідники, Харків та агломерація, Одеса та агломерація, Львів та агломерація, Київ та агломерація, Карпати (лижний відпочинок), Чорнобиль, Закарпаття, Полтава та агломерація, Херсон та агломерація, святині (Умань та інші)).
3.	Підтримка туристичних територій (дестинацій) та проєктів на місцевому рівні 1. Розробити і впровадити ДЦП підтримки проєктів місцевого рівня (комплекс інфраструктури, контенту та комунікацій) на конкурсній основі. 2. Забезпечити розвиток і промоцію туристичних дестинацій і продуктів у рамках пріоритетних напрямків (Спортивний, Активний, Дитячий, Культурно-пізнавальний, Сільський, Екологічний, Освітній).
Кардинальна зміна функціонування	
1.	Підтримка туристичних територій (дестинацій) та проєктів на національному рівні 1. Вдосконалити ДЦП підтримки туристичних дестинацій та проєктів світового рівня на основі результатів їх функціонування в перші роки.
2.	Підтримка туристичних територій (дестинацій) та проєктів на регіональному рівні 1. Вдосконалити ДЦП підтримки туристичних дестинацій та проєктів регіонального рівня на основі результатів їх функціонування в перші роки.
3.	Підтримка туристичних територій (дестинацій) та проєктів на місцевому рівні 1. Вдосконалити ДЦП підтримки туристичних дестинацій та проєктів місцевого рівня на основі результатів їх функціонування в перші роки.

Джерело: Центр економічного відновлення, HTL Ukraine, Welcomer Network, ДАРТ, МКІП, громадська спілка «Національна туристична організація України», ЄБРР, Visit Ukraine

Бачення розвитку: (3) Ефективне державне управління

ПОТРЕБА У ЗМІНАХ

Відповіді на поточні виклики	
1.	Законодавча і нормативно-правова база 1.Провести аудит нормативно-правового забезпечення в галузі, проаналізувати його актуальність, відповідність міжнародним зобов'язанням та рекомендаціям. 2. Розробити план дій з внесення змін до законодавства. 3. Закріпити законодавчо механізми сталого фінансування та підтримки галузі.
2.	Стратегія розвитку галузі 1. Розробити та схвалити Стратегію розвитку галузі до 2030 року. 2. Сформувати за участі стейкхолдерів щорічні плани дій для реалізації Стратегії з 2021 року та визначення конкретних KPI. 3. Розробити та схвалити ДЦП «Мандруй Україною». 4. Забезпечити на регулярній основі моніторинг (у т.ч. інтерактивний) виконання Стратегії розвитку туризму. 5. Узгодити стратегії на національному, регіональному та локальному рівнях. 6. Запровадити щорічну звітну конференцію зі Стратегії.
3.	Державні інституції 1. Створити механізми для ефективної взаємодії органів влади в галузі між собою та ринком. 2. Передати функції з маркетингу та частину функцій з менеджменту туристичних територій (дестинацій) в ОМД. 3. Передати частину функцій з регулювання в саморегулівні організації.
4.	Міжнародна діяльність 1. Провести дослідження, сформувати проєкт позиціонування України за кордоном на засадах співпраці з усіма стейкхолдерами. 2. Забезпечити взаємодію з дипломатичними представництвами та установами на цільових ринках. 3. Провести аналіз та сформувати мережі міжнародних представництв на засадах державно-приватного партнерства для промоції туристичних продуктів. 4. Здійснити візову лібералізацію з цільовими країнами.
Кардинальна зміна функціонування	
1.	Законодавча і нормативно-правова база 1.Забезпечити формування всієї нормативно-правової бази, яка відповідає реаліям ринку, на засадах прозорості та із залученням усіх стейкхолдерів. 2. Забезпечити постійну актуалізацію законодавства та нормативно-правової бази відповідно до потреб ринку.
2.	Стратегія розвитку галузі 1. Розробити Стратегію галузі 2040. 2. Забезпечити регулярний моніторинг виконання та актуалізацію Стратегії.
3.	Державні інституції 1. Скоротити функції держави до розробки та імплементації стратегії, збору статистики, ведення міжнародної діяльності, здійснення законотворчості.
4.	Міжнародна діяльність 1. Сформувати мережу міжнародних представництв на засадах державно-приватного партнерства для промоції туристичних продуктів. 2. Забезпечити ефективну взаємодію з дипломатичними представництвами, діаспорами та бізнес-представництвами на цільових ринках. 3. Розширити перелік цільових країн і впровадити візову лібералізацію з ними.

Джерело: Центр економічного відновлення, HTL Ukraine, Welcomer Network, ДАРТ, МКІП, громадська спілка «Національна туристична організація України», ЄБРР, Visit Ukraine

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

КРЕАТИВНІ ІНДУСТРІЇ

Роль креативних індустрій в економічному зростанні України

4%

117

Частка креативних індустрій у ВВП, млрд

2,8%

464

Частка зайнятості в креативних індустріях від загальної, тис осіб

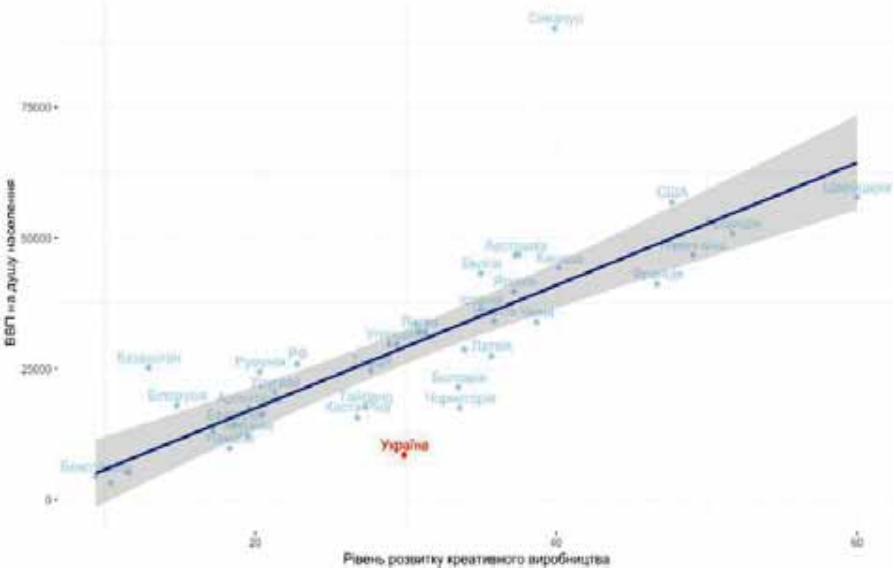
0,4%

1.3

Частка креативних індустрій від податкових надходжень, млрд грн

РОЗВИТОК КРЕАТИВНИХ ІНДУСТРІЙ ТА ЗРОСТАННЯ ЕКОНОМІКИ

Співвідношення між розвитком креативних індустрій (GCI, компонент Creative output) та ВВП на душу населення



- Високий рівень розвитку креативних індустрій має сильний кореляційний зв'язок з економічним розвитком країни. Країни, які розміщено в правій частині графіка, мають найвищі показники ВВП на душу населення

ВПЛИВ КРЕАТИВНИХ ІНДУСТРІЙ НА ГРАВЦІВ РИНКУ

- Населення** | Високий рівень культурного розвитку та широкий вибір дозвілля надає можливість кожному розкрити свій потенціал
- Бізнес** | За належних умов бізнес має можливість виробляти якісний матеріал, забезпечувати його прозору реалізацію та дистрибуцію усередині країни, а також легко експортувати
- Міжнародні гравці** | У разі створення зручних та прозорих умов для виробництва креативних продуктів на нашій території збільшується кількість колаборацій представників іноземних компаній з вітчизняними митцями
- Уряд** | Розвиток креативних індустрій допомагає країні реалізувати свій культурний потенціал, забезпечити присутність на міжнародних подіях та виставках

ВПЛИВ КРЕАТИВНИХ ІНДУСТРІЙ НА ЕКОНОМІКУ ЗАГАЛОМ

- Креативні індустрії мають **комплексний та транссекторальний** характер, що впливає на економічний та соціальний розвиток
- Україна у рейтингу Global Innovation Index в категорії «Креативне виробництво» має **високий бал (29,9) та займає 44 місце**
- Технологічний та економічний розвиток поступово змінює основи галузі. Багато країн стали свідками зростання кількості робочих місць, які вважаються «креативними», а також збільшенням креативних складових у різних професіях та системі освіти
- Україна має потенціал для експорту креативних послуг. Наразі активними імпортерами наших послуг є країни Азії та Європи

Структура секторального піднапрямку «Креативні індустрії»



ПРІОРИТЕТИ

1. Підвищення рівня соціальної активності та культурного розвитку громадян

2. Створення умов для підвищення прибутковості економічної діяльності представників креативних індустрій
3. Розширення доступу підприємців креативних індустрій до інструментів фінансування

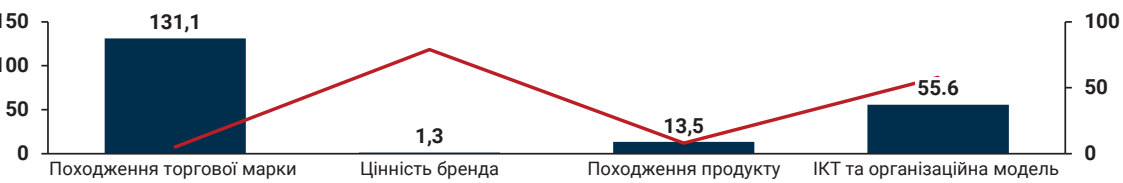
4. Створення сприятливих умов для реалізації талантів та потенціалу митців

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

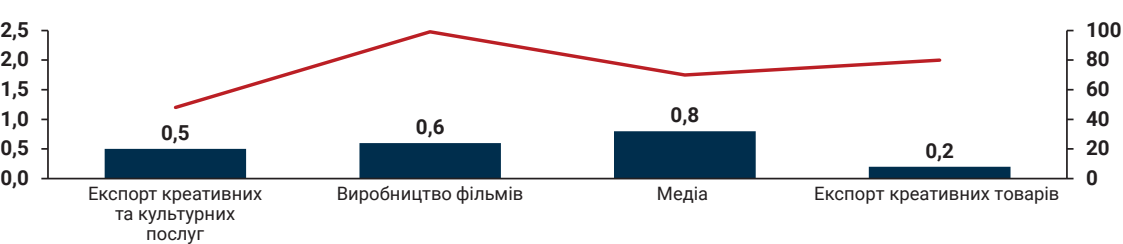
AS IS: (1) Поточний рівень розвитку креативних індустрій в Україні: компонент Creative Output в Global Innovation Index

КОМПОНЕНТИ CGI

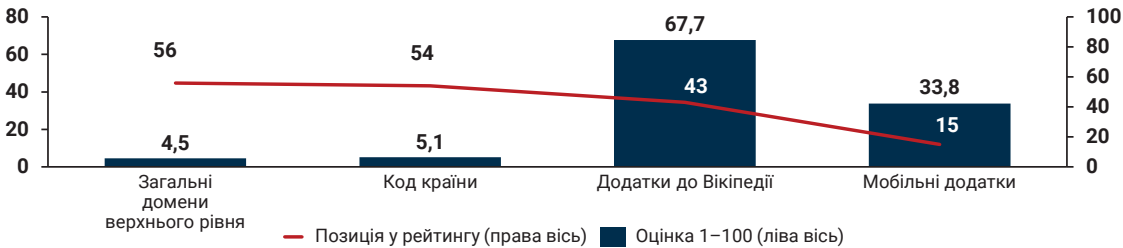
Рейтинг GCI 2019, компонент «Нематеріальні активи»



Рейтинг GCI 2019, компонент «Креативні товари та послуги»



Рейтинг GCI 2019, компонент «Онлайн креативність»



Джерело: Центр економічного відновлення, Global Innovation Index 2019

КОМЕНТАРІ

- Децентралізація створила можливість відновити культурний сектор на всій території країни, зокрема, його інфраструктуру та моделі управління, **наближення процесів прийняття рішень до громадян**.
- Згідно зі складовою GCI Creative Output три найбільш конкурентоспроможні напрямки для України включають (1) **торгову марку**, (2) **дизайн та регіональне походження товарів** і (3) **ІКТ послуги у напрямку креативних індустрій**.
- Міжнародна маркетингова кампанія українського Уряду Ukraine Now **дала поштовх для індустрії** та стимулювала виробників використовувати українську айдентику на міжнародному рівні.
- Україна зарекомендувала себе як достойний гравець ринку ІТ-технологій, а саме: у розділі «Креативні індустрії» – **розробка мобільних додатків та комп'ютерних ігор**.
- Україна має багато регіональних особливостей для вироблення унікальних продуктів з чітко встановленим **регіональним походженням товарів та виробів**. До прикладу, наприкінці жовтня 2020 року статус географічних зазначень отримали петриківський розпис та кролевицькі рушники.

AS IS: (2) Поточний рівень розвитку креативних індустрій в Україні: динаміка розвитку креативних індустрій

РОЗВИТОК КРЕАТИВНИХ ІНДУСТРИЙ ¹

Обсяги реалізованих креативних послуг, млрд грн



Культурна активність населення та кількість культурних закладів



Кількість друкованих і періодичних видань та їх тиражі



Джерело: Центр економічного відновлення, ДССУ

КОМЕНТАРІ

- У країні відзначаються **низькі витрати населення на культуру**, що становлять близько 2% споживчих витрат. Серед іншого, на зниження культурної активності вплинули кризові події 2013–2014 років.
- Наразі в Україні існує тренд створення креативних хабів, які об'єднують креативні та ділові спільноти. Це, насамперед, цифрові платформи та віртуальні мережі, коворкінги, бізнес-інкубатори або акселератори, fab lab та міські лабораторії.
- Багато з новостворених хабів **фокусують свою діяльність навколо сфери ІКТ**: креативні індустрії також є частиною цих екосистем. Менша частка таких хабів орієнтована на мистецтво або інвестує в проекти, які спрямовані на соціальне підприємництво.
- Культурні установи вимагають **нових управлінських та бізнес-моделей**, щоб виступати як ефективні координаційні центри для культурних проєктів.
- Незважаючи на **позитивне сальдо в зовнішній торгівлі** в креативних товарах та послугах, під час просування експорту та фінансування креативних індустрій інвестори стикаються з рядом проблем: невеликі розміри більшості креативних організацій, переважно нематеріальні активи, джерела їх доходів, залежність від прав інтелектуальної власності як фактора зростання, слабкі управлінські навички, відсутність знань і контактів у ділових колах.

¹ ІКТ сектор детально розглядається в напрямку «Інформаційно-комунікаційні технології».

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Поточні бар'єри секторального піднапрямку «Креативні індустрії»

Створення	Виробництво	Дистрибуція	Споживання та участь
- Низький рівень освітніх можливостей Застарілі методології та матеріали для навчання креативним професіям, низький рівень інтеграції креативних підходів і поєднання навчання та практики - Нерозвинені платформи для реалізації Мала кількість платформ для реалізації та демонстрування таланту, відсутні соціальні ліфти - Низька залученість діячів Низький показник поширення участі професіоналів у галузі культури у формулюванні та впровадженні культурної політики, заходів та програм, які їх стосуються - Низькі стимули до реєстрації діяльності Велика кількість митців продовжують працювати в тіні та не реєструють свою економічну діяльність	- Проблеми з початковим капіталом Обмежений доступ до дешевого орендного обладнання та фінансових ресурсів для реалізації ідей - Бар'єри для фінансування Брак законодавства про спонсорство та меценатство, який би забезпечував пільгові умови для бізнесу, що підтримує культурні проекти - Бар'єри для міжнародної співпраці Недостатньо ефективне регулювання спільних міжнародних проектів у кіноіндустрії та музиці, неуніфіковане законодавство, непривабливі умови та механізми заохочення до міжнародної співпраці	- Низька забезпеченість інфраструктурними об'єктами Проведення концертів, заходів та фестивалів залежить від багатьох чинників, на які важко впливати або нівелювати - Неефективне регулювання Недосконалий механізм контролю виконання законів про захист інтелектуальної власності та нематеріальних активів, відсутній механізм захисту продукту від плагіату та незаконного поширення, брак законодавства щодо сертифікації національної продукції	- Низькі культурні витрати населення Частка доходу, яка може бути використана на дозвілля, мала порівняно з розвиненими країнами - Низька активність споживача Низький рівень споживання культурної продукції та участі в культурі демонструє розрив між попитом та пропозицією на ринку креативної економіки - Піратство Легкий доступ до безкоштовного нелегального контенту робить піратство основним методом споживання контенту - Наявність стереотипів Упереджене ставлення до українського продукту та наявність стереотипів про низьку якість вітчизняного контенту
Митці не отримують навичок, необхідних сучасним тенденціям, та не мають відповідних можливостей для їх реалізації	Відсутній контроль за гравцями ринку та якістю наданих послуг	Автор контенту не має належного на законодавчому рівні захисту створеного продукту	Споживачі мало зацікавлені в культурному житті та нечасто дозволяють собі витратити на це гроші

Бачення розвитку секторального піднапрямку «Креативні індустрії»

МАТРИЦЯ ЕКОНОМІЧНОГО ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ

Компоненти сектору		Україна (2020) AS-IS	Подолання поточних викликів RECOVERY	Кардинальна зміна функціонування Україна (2030) TO BE
	Спроможність підприємств	- Митці та креативні підприємці мають обмежений доступ до ринкового фінансування (кредитування, капіталізація та інвестиції) через відсутність застави, високі ризики та відсотки - Основними джерелами фінансування креативних індустрій наразі є особисті кошти, державні та міжнародні гранти та субсидії (УКФ, УІК, Держкіно, донори), краудфандинг 90% від усіх суб'єктів господарювання у сфері креативних індустрій – це ФОП. Така організаційно-правова форма ускладнює залучення значного обсягу інвестицій - Не сформована екосистема профільних надавачів фінансування у сфері креативних індустрій (клуби бізнес-ангелів, венчурні фонди, інкубатори та акселератори)	- Митці та креативні підприємці володіють достатнім рівнем економічних компетенцій, щоб монетизувати свій продукт - Суб'єкти господарювання у сфері креативних індустрій масштабуються і реєструються за організаційно-правовою формою, що релевантна характеру їхньої діяльності і дає більше змоги залучити додаткове фінансування - Кредитні та інвестиційні установи розуміють специфіку креативного бізнесу та розробляють відповідно до неї особливі правила гри - Частка доданої вартості, згенерованої суб'єктами господарювання у сфері креативних індустрій, у структурі економіки – 4%	- Успішний вихід кількох компаній у сфері креативних індустрій на IPO в українській юрисдикції - Надавачі фінансування успішно реалізують нові механізми діяльності (наприклад, кредитування під заставу майбутніх продажів тощо) - Частка доданої вартості, згенерованої суб'єктами господарювання у сфері креативних індустрій, у структурі економіки – 5%
	Український креативний продукт	- Наявність оригінального культурного ресурсу, який може стати перспективною унікальною торговельною пропозицією України у світі (народні художні промисли, дизайн, мода, книжкова ілюстрація тощо) - Обмежена виробнича та організаційно-правова спроможність українських компаній для виходу на експорт - Нерівний доступ до можливостей створення креативного продукту в центрі й регіонах - Нерівна система сплати ПДВ у сфері квиткової діяльності підприємствами з різною організаційно-правовою формою, що фактично робить ПДВ податком з обороту	- Митці капіталізують свій культурний ресурс, талант, інтелектуальну власність з урахуванням потреб ринку, підвищуючи додану вартість креативного продукту - Більшість українських народних художніх промислів потужно презентовані в Національному переліку елементів нематеріальної культурної спадщини України та переліку ЮНЕСКО, а майстри використовують це як інструмент для промоції - Скасовано ПДВ для українського креативного продукту - Підвищення позиції України в категорії Creative Outputs (Результати креативної діяльності) Глобального індексу інновацій – топ-40	- Українські креативні компанії спроможні для експорту свого креативного продукту - Народні художні промисли в сучасному креативному позиціонуванні є брендом України - Збалансований і справедливий ланцюг створення доданої вартості креативного продукту для всіх ланок та учасників - Підвищення позиції України в категорії Creative Outputs (Результати креативної діяльності) Глобального індексу інновацій – топ-35

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ — 2030

Бачення розвитку: (1) Спроможність підприємств

ПОТРЕБА У ЗМІНАХ

Відповіді на поточні виклики	
1.	Фінансова спроможність 1. Внести зміни до програми 5-7-9: введення опції інтелектуальної власності як застави для отримання кредиту.
2.	Компетенційна спроможність 1. Сформувати засади для створення креативних хабів з метою підтримки креативного бізнесу та створення конкурентоспроможного локального креативного продукту через проведення програм інкубації та акселерації, надання менторських послуг. 2. Створити умови для запуску навчальних можливостей з метою підвищення рівня підприємницьких навичок митців та вдосконалення компетентностей професіоналів у сфері креативних індустрій (у форматі тренінгів, навчальних курсів тощо) 3. Створити та забезпечити функціонування Ради з розвитку креативних індустрій при Президентіві України для адвокації збалансованого розвитку екосистеми креативних індустрій.
Кардинальна зміна функціонування	
1.	Фінансова спроможність 1. Сприяти формуванню інституту фінансових посередників у сфері креативних індустрій (синдикати бізнес-янгели, консультаційні центри, фонди тощо).
2.	Компетенційна спроможність 1. Створити та забезпечити ефективне функціонування інституційних органів, спрямованих на розвиток креативних індустрій (зокрема офісу розвитку креативних індустрій

Джерело: Центр економічного відновлення

Бачення розвитку: (2) Український креативний продукт

ПОТРЕБА У ЗМІНАХ

Відповіді на поточні виклики	
1.	Грантова підтримка 1. Розширити грантові можливості, що надаються державними інституціями у сфері креативних індустрій, в напрямку підвищення конкурентоспроможності, інклюзивності, інноваційності, доданої вартості креативного продукту, зокрема регіонального, який створюється в результаті грантового державного фінансування
2.	Стимулювання розвитку 1. Розробити державну програму розвитку народних художніх промислів, яка запропонує нову економічну модель стимулювання НХП як сектору креативних індустрій і допоможе розкрити їхній експортний, туристичний, регіональний потенціал. 2. Створити умови для повноцінного функціонування системи кеш рибейтів для іноземних виробників кіно в Україні
3.	Маркетинг та брендинг 1. Створити умови для брендування виробів українських ремесел через механізм географічних зазначень і маркування.
Кардинальна зміна функціонування	
1.	Освіта 1. Розробити механізми інтеграції креативних підходів та методів в освіту, що передбачає державне фінансування для знайомства і залучення школярів до інноваційних креативних практик (VR, AR, 3D-друк тощо).
2.	Стимулювання розвитку 1. Розробити секторальні політики для перспективних секторів креативних індустрій в Україні, що виробляють креативний продукт у сферах: (а) дизайну (створення Ukrainian Design Week, музею дизайну, освітніх програм дизайн-мислення для недизайнерів, промоція українського дизайну на міжнародних заходах, зокрема London Design Biennale), (б) концертній діяльності (оновлення Закону України «Про гастрольну діяльність», перехід на безготівкову систему оплати квитків для виведення ринку з тіні, податок на репатріацію тощо).

Джерело: Центр економічного відновлення

АПК: ЧАС ПЕРЕМІН

Мінфін виступає за зниження ставки ПДВ для сільськогосподарської продукції

ЗАКОНОТВОРЧИСТЬ. Мінфін виступає за зниження ставки ПДВ для сільськогосподарської продукції — з 20 до 14%. Відповідний законопроект було направлено на підпис Президента після ухвалення парламентом (проект закону «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо ставки податку на додану вартість з операцій з постачання окремих видів сільськогосподарської продукції» рег. №3656).

Цей документ розроблено з метою:

— зменшення економічної ефективності «скруток» та схем ухилення від оподаткування ПДВ операцій з сільськогосподарською продукцією, що, в свою чергу, має призвести до їх згортання;

— зменшення обсягів відшкодування ПДВ з бюджету експортерами такої с/г продукції, що зменшить навантаження на бюджет і ризики шахрайства з ПДВ;

— підтримки виробників с/г продукції, її переробників та експортерів.

Це один з перших випадків, коли зниження ставки ПДВ активно підтримується і Міністерством фінансів, і Державною податковою службою.

«І, мабуть, саме в цьому криється причина того, що прийняття цього закону супроводжується потужним супротивом з боку так званих експертів від аграрного сектору, які розганяють фейки про чергову зраду та лякають селян та переробників майбутньою катастрофою.

Насправді, катастрофа, у разі набрання чинності цим законом, чекає на ділків від аграрного сектору, які намагаються нажитися на праці селян, створюючи різноманітні схеми перепродажу сільськогосподарської продукції, серед яких найпопулярнішими є «скрутки» з ПДВ. Вони намагаються за безцінь скупити у селян сільськогосподарську продукцію, щоб потім сформувати свою ціну для переробних підприємств й при цьому вкрасити ПДВ з бюджету, використовуючи фіктивні підконтрольні підприємства, а також «скручуючи» з їх допомогою зобов'язання з ПДВ. Зниження ставки ПДВ на операції з такою сільськогосподарською продукцією сильно вдарить по цих схемах, зробивши їх неефективними, а відтак, не цікавими для «скрутників», — наголошує заступниця міністра фінансів Світлана Воробей.

Кілька фактів на підтвердження: у 2019 році в Україні експорт зернових становив 246,4 млрд грн, або 2,4% від загального обсягу експорту. Разом з тим, поточна заявка зернотрейдерів на відшкодування ПДВ становила 49,4 млрд грн, або 32,3%, що свідчить про високий рівень зацікавленості ринку у використанні с/г товарів в операціях, за результатами яких підприємці мають право на відшкодування ПДВ з державного бюджету. За оперативними даними, у 2020 році питома вага заявок зернотрейдерів на відшкодування ПДВ з бюджету від загального обсягу заявки становила вже 34,3%. Тобто попит на такі операції збільшується.

Світлана Воробей пояснює, що операції з с/г продукцією також найчастіше використовуються під час формування штучного «скрученого» ПДВ. Таким чином, зменшення суми ПДВ, яку шахраї сподіваються отримати у вигляді відшкодування з бюджету, зробить «скрутки» з сільськогосподарською продукцією неефективними та нецікавими, а аграрний ринок — прозорим та прогнозованим.

При цьому, впроваджуючи такий інструмент боротьби зі «скрутками»,

держава не втратить надходжень до бюджету, оскільки всі сільськогосподарські товари, на операції з якими знижується ставка ПДВ, є товарами проміжного споживання (сировиною), що фактично не реалізуються кінцевому споживачу. Такі товари використовуються переробною промисловістю для виробництва інших товарів вже кінцевого споживання, на операції з якими ставка ПДВ залишається 20%. Тобто ПДВ буде сплачено до бюджету повною мірою, але з одноразовою затримкою у 2-3 місяці, протягом яких сировина перетвориться на продукти кінцевого споживання. У разі експорту сировини значно зменшиться бюджетне відшкодування ПДВ з таких операцій на суму близько 13 млрд грн на рік за рахунок припинення «скруток» з сільськогосподарською продукцією.

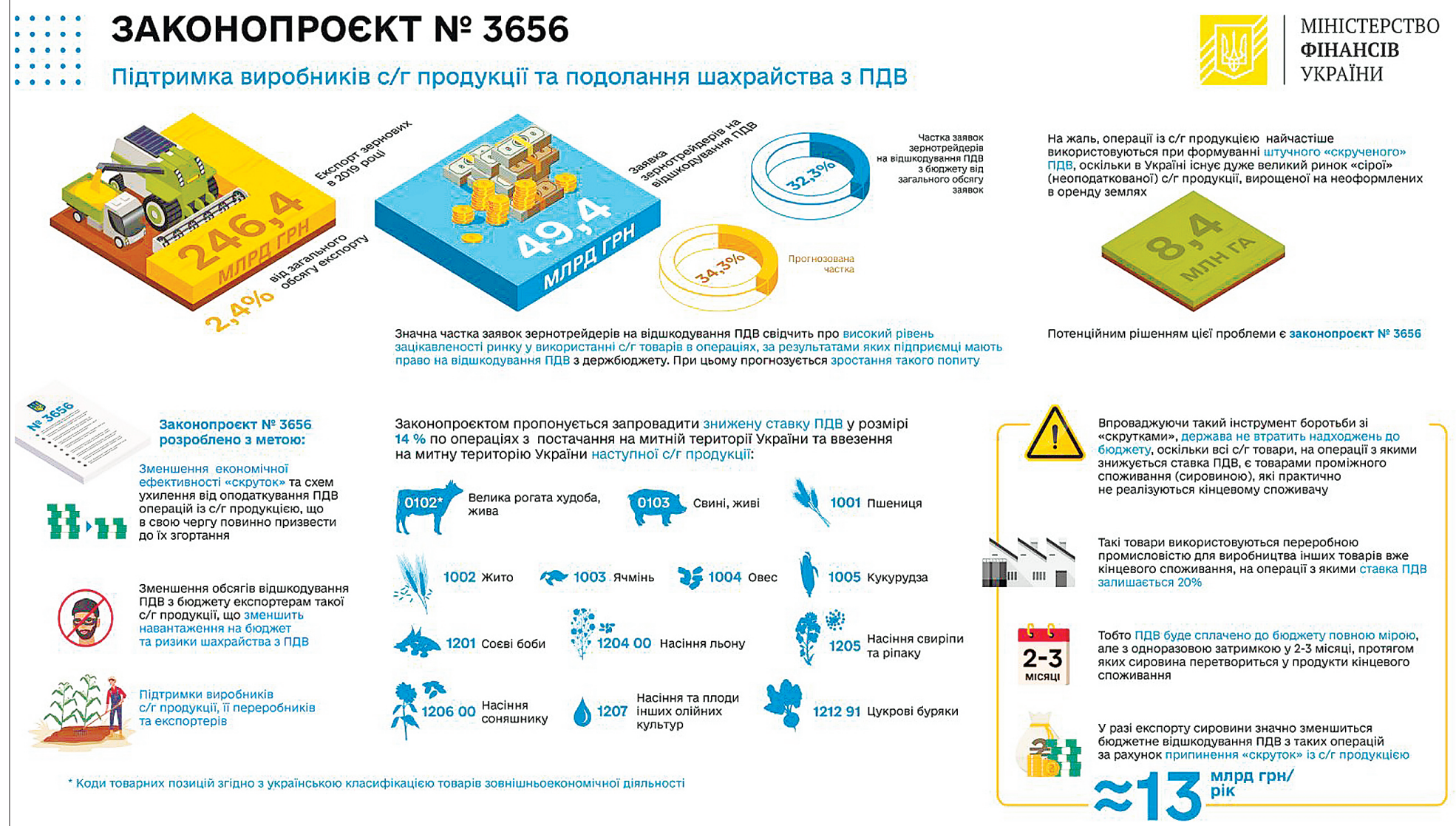
«Щодо підприємств, які переробляють сільськогосподарську продукцію, та яких найбільше лякають втратами та катастрофою у зв'язку зі зниженням ставки ПДВ на сировину, яку вони використовують, поясню, що саме ті 2-3 місяці затрим-

ки надходжень ПДВ до бюджету, є нічим іншим, як періодом кредитування переробних підприємств бюджетом. Чому? А тому, що переробники при закупівлі сільськогосподарської сировини будуть втрачати на 6% менше власних коштів на сплату ПДВ у складі вартості такої сировини.

Так, вони будуть сплачувати 20% ПДВ з власної продукції, але, тоді, коли вони її вироблять та, що важливіше, реалізують.

Так, сума податкового кредиту зменшиться, але ж він формується за рахунок сум ПДВ сплачених переробниками постачальникам, у тому числі, при придбанні сільськогосподарської сировини, — роз'яснює заступниця міністра фінансів.

Законопроект 3656 підтримується профільними аграрними асоціаціями, що представляють малий, середній та великий бізнес, оскільки запроваджує зниження ставки ПДВ для сільськогосподарської продукції з 20 до 14% і спрямований на підтримку виробників с/г продукції, її переробників та експортерів, повідомляє пресслужба Міністерства фінансів.



Бюджет отримає додаткові надходження за рахунок детінізації та боротьби зі «скрутками»

СПОЖИВАЧ. Всеукраїнська аграрна рада підтримує зниження ставки ПДВ на окремі види агросировини до 14% та планує запропонувати окремий законопроект, що знизив би ставку і для готової агропродукції в магазинах. Про це в коментарі «Апострофу» повідомив голова ВАР Андрій Дикун.

На його думку, зниження ПДВ на готові товари пози-

тивно вплине на ціни та купівельну спроможність громадян. Це доводить досвід країн Європейського Союзу.

«Це зменшило б ціни в магазинах, збільшило б попит і споживання, зробило б продукцію більш конкурентною. Я думаю, ми будемо це окремим законопроектом пропонувати через народних депутатів, щоб на прилавках магазинів молочні продук-

ти, м'ясні, овочі — те, що більш необхідне для людей, — було дешевшим. Але перший крок зроблено. Я вважаю, що це дуже позитивний крок. Нарешті через стільки років ми почали думати про людей», — сказав Андрій Дикун. Він також запевнив, що бюджет отримає додаткові надходження за рахунок детінізації та боротьби зі «скрутками».

«Є позиція Мінфіну: бюджет України нічого не втрачає. Як бізнес ми для себе порахували, ми від цього великого зиску не маємо, але розуміємо, що на сьогодні це детінізація. Це великий плюс, оскільки сьогодні половина зерна перебуває в тіні. Крім того, це добрий початок для того, щоб потім дійти до прилавка магазину і там теж мати, як в європейських краї-

нах, знижену ставку ПДВ для наших людей. Врешті-решт платниками ПДВ є громадяни», — додав Андрій Дикун.

Голова ВАР висловив сподівання, що Президент України Володимир Зеленський якомога швидше підпише прийнятий у другому читанні закон №3656, і знижена ставка ПДВ запрацює вже навесні, повідомляє пресслужба ВАР.

«Закон отримав підтримку різних фракцій, є позитивні висновки Міністерства фінансів, Міністерства економіки, аграрного комітету. Я думаю, що закон має бути підписаний. Якщо це відбудеться в цьому місяці, ми будемо розуміти, що вже з 1 березня знижена ставка запрацює», — додав Андрій Дикун.

ДОКУМЕНТИ

УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА УКРАЇНИ

Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 26 січня 2021 року «Про проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України щодо вдосконалення відповідальності за декларування недостовірної інформації та неподання суб’єктом декларування декларації особи, уповноваженої на виконання функцій держави або місцевого самоврядування»

Відповідно до статті 107 Конституції України **ПОСТАНОВЛЯЮ:**
1. Увести в дію рішення Ради національної безпеки і оборони України від 26 січня 2021 року «Про проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України щодо вдосконалення від- повідальності за декларування недостовірної інформації та неподання суб’єктом декларування декларації особи, уповноваженої на виконання функцій держави або місцевого самоврядування» (додається).
2. Цей Указ набирає чинності з дня його опублікування.

Президент України В. ЗЕЛЕНСЬКИЙ

м. Київ
26 січня 2021 року
№26/2021

Введено в дію
Указом Президента України
від 26 січня 2021 року № 26/2021

РІШЕННЯ
Ради національної безпеки і оборони України
від 26 січня 2021 року

Про проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України щодо вдосконалення відповідальності за декларування недостовірної інформації та неподання суб’єктом декларування декларації особи, уповноваженої на виконання функцій держави або місцевого самоврядування»

Розглянувши проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Криміналь- ного кодексу України щодо вдосконалення відповідальності за декларування недостовірної інформації та неподання суб’єктом декларування декларації особи, уповноваженої на виконання функцій держави або місцевого самоврядування», Рада національ- ної безпеки і оборони України **ВИРІШИЛА:**

1. Схвалити проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінально- го кодексу України щодо вдосконалення відповідальності за декларування недостовірної інформації та неподання суб’єктом де- кларування декларації особи, уповноваженої на виконання функцій держави або місцевого самоврядування».

2. Рекомендувати Президентові України внести як невідкладний для розгляду Верховною Радою України проект Закону Укра- їни «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України щодо вдоско- налення відповідальності за декларування недостовірної інформації та неподання суб’єктом декларування декларації особи, упо- вноваженої на виконання функцій держави або місцевого самоврядування».

Секретар Ради національної безпеки і оборони України О. ДАНИЛОВ

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

РОЗПОРЯДЖЕННЯ
від 26 січня 2021 р. № 48-р
Київ

Про розподіл частини бюджетних призначень, передбачених у 2021 році за програмою «Забезпечення окремих видатків районних державних адміністрацій, пов’язаних з ліквідацією районів»

1. Відповідно до статті 23 Закону України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» здійснити розподіл частини бюджет- них призначень у сумі 879 020,4 тис. гривень (видатки споживання, у тому числі оплата праці — 720 508,6 тис. гривень), перед- бачених у 2021 році Міністерству фінансів (загальнодержавні видатки та кредитування) у загальному фонді державного бюдже- ту за програмою 3511270 «Забезпечення окремих видатків районних державних адміністрацій, пов’язаних з ліквідацією райо- нів», згідно з додатком.

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА
від 27 січня 2021 р. № 48
Київ

Про внесення змін до Порядку використання фінансової допомоги Фондом соціального страхування України для проведення страхових виплат у разі захворювання або смерті медичних працівників у зв’язку з інфікуванням гострою респіраторною хворобою COVID-19, спричиною коронавірусом SARS-CoV-2

Кабінет Міністрів України **ПОСТАНОВЛЯЄ:**
Внести до Порядку використання фінансової допомоги Фондом соціального стра- хування України для проведення страхових виплат у разі захворювання або смер- ті медичних працівників у зв’язку з інфікуванням гострою респіраторною хворобою COVID-19, спричиною коронавірусом SARS-CoV-2, затвердженого постановою Ка- бінету Міністрів України від 17 червня 2020 р. № 498 «Деякі питання надання стра- хових виплат у разі захворювання або смерті медичних працівників у зв’язку з ін- фікуванням гострою респіраторною хворобою COVID-19, спричиною коронавіру- сом SARS-CoV-2» (Офіційний вісник України, 2020 р., № 51, ст. 1598), зміни, що до- даються.

Прем’єр-міністр України Д. ШМИГАЛЬ

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 27 січня 2021 р. № 48

ЗМІНИ,
що вносяться до Порядку використання фінансової
допомоги Фондом соціального страхування України
для проведення страхових виплат у разі захворювання
або смерті медичних працівників у зв’язку з інфікуванням
гострою респіраторною хворобою COVID-19, спричиною
коронавірусом SARS-CoV-2

1. Пункт 1 викласти в такій редакції:
«1. Цей Порядок визначає механізм використання коштів державного бюджету за програмою «Фінансова допомога Фонду соціального страхування України, для страхових виплат медичним працівникам державних і комунальних закладів охоро- ни здоров’я та членам їх сімей внаслідок захворювання коронавірусною хворобою COVID-19, спричиною коронавірусом SARS-CoV-2, та її наслідками» (далі — бю- джетні кошти).».

2. У пункті 9 слова «Комітет Верховної Ради з питань бюджету.» виключити.

3. Пункт 10 викласти в такій редакції:
«10. Спрямовані на зазначену мету та не використані Фондом на кінець поточно- го року бюджетні кошти підлягають перерахуванню Фондом на рахунок Міносоцпо- літики з подальшим перерахуванням Казначейством до загального фонду держав- ного бюджету.».

2. Забезпечити:
1) Міністерству фінансів — внесення відповідних змін до розпису державного бюджету;
2) Державній казначейській службі — перерахування бюджетних коштів відповідно до розподілених бюджетних призначень.

Прем’єр-міністр України Д. ШМИГАЛЬ

Додаток
до розпорядження Кабінету Міністрів України
від 26 січня 2021 р. № 48-р

РОЗПОДІЛ
частини бюджетних призначень на забезпечення окремих видатків райдержадміністрацій, пов’язаних
з ліквідацією районів, на 2021 рік (загальний фонд)

(тис. гривень)

Найменування головного розпорядника бюджетних коштів	КПКВК	Найменування бюджетної програми	Збільшення обсягу		
			усього	з них	
				видатки споживання	у тому числі оплата праці
Вінницька облдержадміністрація	7721010	Здійснення виконавчої влади у Вінницькій області	54 493,1	54 493,1	44 666,5
Волинська облдержадміністрація	7731010	Здійснення виконавчої влади у Волинській області	31 986,8	31 986,8	26 218,7
Дніпропетровська облдержадміністрація	7741010	Здійснення виконавчої влади у Дніпропетровській області	29 634,3	29 634,3	24 290,4
Донецька облдержадміністрація	7751010	Здійснення виконавчої влади у Донецькій області	29 084,2	29 084,2	23 839,5
Житомирська облдержадміністрація	7761010	Здійснення виконавчої влади у Житомирській області	46 863,1	46 863,1	38 412,4
Закарпатська облдержадміністрація	7771010	Здійснення виконавчої влади у Закарпатській області	18 745,2	18 745,2	15 364,9
Запорізька облдержадміністрація	7781010	Здійснення виконавчої влади у Запорізькій області	26 335,9	26 335,9	21 586,8
Івано-Франківська облдержадміністрація	7791010	Здійснення виконавчої влади в Івано-Франківській області	33 420,3	33 420,3	27 393,7
Київська облдержадміністрація	7801010	Здійснення виконавчої влади у Київській області	52 692,5	52 692,5	43 190,6
Кіровоградська облдержадміністрація	7811010	Здійснення виконавчої влади у Кіровоградській області	37 125,2	37 125,2	30 430,5
Луганська облдержадміністрація	7821010	Здійснення виконавчої влади у Луганській області	25 916,6	25 916,6	21 243,1
Львівська облдержадміністрація	7831010	Здійснення виконавчої влади у Львівській області	51 976,5	51 976,5	42 603,7
Миколаївська облдержадміністрація	7841010	Здійснення виконавчої влади у Миколаївській області	30 642,9	30 642,9	25 117,1
Одеська облдержадміністрація	7851010	Здійснення виконавчої влади в Одеській області	47 344,1	47 344,1	38 806,6
Полтавська облдержадміністрація	7861010	Здійснення виконавчої влади у Полтавській області	44 072,1	44 072,1	36 124,7
Рівненська облдержадміністрація	7871010	Здійснення виконавчої влади у Рівненській області	36 384,5	36 384,5	29 823,4
Сумська облдержадміністрація	7881010	Здійснення виконавчої влади у Сумській області	28 653,9	28 653,9	23 486,8
Тернопільська облдержадміністрація	7891010	Здійснення виконавчої влади у Тернопільській області	47 638,2	47 638,2	39 047,7
Харківська облдержадміністрація	7901010	Здійснення виконавчої влади у Харківській області	50 688,3	50 688,3	41 547,8
Херсонська облдержадміністрація	7911010	Здійснення виконавчої влади у Херсонській області	25 412,6	25 412,6	20 830
Хмельницька облдержадміністрація	7921010	Здійснення виконавчої влади у Хмельницькій області	45 698,8	45 698,8	37 458
Черкаська облдержадміністрація	7931010	Здійснення виконавчої влади у Черкаській області	31 615,7	31 615,7	25 914,5
Чернівецька облдержадміністрація	7941010	Здійснення виконавчої влади у Чернівецькій області	19 244,6	19 244,6	15 774,3
Чернігівська облдержадміністрація	7951010	Здійснення виконавчої влади у Чернігівській області	33 351	33 351	27 336,9
Усього			879 020,4	879 020,4	720 508,6

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

РОЗПОРЯДЖЕННЯ
від 20 січня 2021 р. № 28-р
Київ

Про призначення Звягінцева С. Б. заступником Голови Державної митної служби України

Призначити Звягінцева Сергія Борисовича заступником Голови Державної мит- ної служби України з 22 січня 2021 р. шляхом укладення контракту про проходжен- ня державної служби на період дії карантину, установленого з метою запобігання по- ширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиною коронавірусом SARS-CoV-2.

Прем’єр-міністр України Д. ШМИГАЛЬ

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

РОЗПОРЯДЖЕННЯ
від 20 січня 2021 р. № 29-р
Київ

Про призначення Черкаського Р. А. заступником Голови Державної митної служби України

Призначити Черкаського Руслана Анатолійовича заступником Голови Держав- ної митної служби України з 22 січня 2021 р. шляхом укладення контракту про прохо- дження державної служби на період дії карантину, установленого з метою запобіган- ня поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричи- ною коронавірусом SARS-CoV-2.

Прем’єр-міністр України Д. ШМИГАЛЬ

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

РОЗПОРЯДЖЕННЯ
від 20 січня 2021 р. № 32-р
Київ

Про необхідність призначення на вакантну посаду державного секретаря Міністерства аграрної політики та продовольства України

Погодитися з пропозицією Міністра аграрної політики та продовольства України Лещенка Р. М. щодо необхідності призначення на вакантну посаду державного се- кретаря Міністерства аграрної політики та продовольства України шляхом укладення контракту про проходження державної служби.

Визначити Міністра аграрної політики та продовольства України Лещенка Р. М. уповноваженою особою для проведення співбесіди в установленому порядку.

Національному агентству з питань державної служби: розглядати в установленому порядку інформацію, що надходить від осіб, які вия- вили бажання взяти участь у добірї з призначення на вакантну посаду, та передава- ти її уповноваженій особі;

подати уповноваженій особі після прийняття Кабінетом Міністрів України відпо- відного рішення проект контракту про проходження державної служби.

Прем’єр-міністр України Д. ШМИГАЛЬ

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

РОЗПОРЯДЖЕННЯ
від 20 січня 2021 р. № 43-р
Київ

Про затвердження фінансового плану державного підприємства «Маріупольський морський торговельний порт» на 2021 рік

Затвердити фінансовий план державного підприємства «Маріупольський мор- ський торговельний порт» на 2021 рік, що додається до оригіналу.

Прем’єр-міністр України Д. ШМИГАЛЬ

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

РОЗПОРЯДЖЕННЯ
від 20 січня 2021 р. № 46-р
Київ

Про надання дозволу на розроблення проекту землеустрою щодо відведення земельних ділянок

Відповідно до статей 20, 92, 122, 123 і 149 Земельного кодексу України надати націо- нальному природному парку «Кармелюкове Поділля» дозвіл на розроблення з ураху- ванням вимог державних стандартів, норм і правил у сфері землеустрою проекту зем- леустрою щодо відведення земельних ділянок загальною площею 1839,4629 гектара (землі державної власності лісгосподарського призначення (ліси), що перебувають у постійному користуванні державного підприємства «Чечельницьке лісове госпо- дарство», розташованих на території Гайсинського району Вінницької області, з по- дальшим вилученням та наданням їх у постійне користування зазначеному парку із зміною цільового призначення для збереження та використання національного при- родного парку.

Прем’єр-міністр України Д. ШМИГАЛЬ

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

РОЗПОРЯДЖЕННЯ
від 26 січня 2021 р. № 47-р
Київ

Про погодження зміни цільового призначення земельної ділянки

Відповідно до статей 20, 123 Земельного кодексу України погодити зміну цільово- го призначення земельної ділянки комунальної власності площею 15,8 гектара, яка перебуває в постійному користуванні дочірнього підприємства «Малинський лісгосп АПК» Житомирського обласного комунального агролісгосподарського підприєм- ства «Житомироблагроліс» Житомирської обласної ради на території Коростенсько- го району Житомирської області, з категорії земель лісгосподарського призначен- ня (ліси) на категорію земель житлової та громадської забудови з метою вилучення земельної ділянки та подальшої передачі Житомирською обласною радою в постій- не користування релігійній організації «Ставропігійний жіночий монастир на честь Афонської ікони Божої Матері» Української Православної Церкви для будівництва та обслуговування будівель громадських та релігійних організацій.

Прем’єр-міністр України Д. ШМИГАЛЬ

ВІСТІ ЗВІДУСІЛЬ

Рекорд безперервного перельоту встановив самець малого веретенника

ФАУНА. Птах летів над океаном 11 діб, подолавши 12 200 кілометрів

Ярослав САДОВИЙ,
«Урядовий кур'єр»

Самець малого веретенника, відомий науковцям як 4BBRW, встановив новий рекорд безперервного перельоту для птахів. Він подолав майже 12 200 кілометрів над Тихим океаном під час міграції з Аляски до Нової Зеландії. Як повідомляє The Guardian, подорож тривала 11 діб. Попередній рекорд належав іншому представникові цього виду — самці E7, яка 2007 року пролетіла без зупинок 11 680 кілометрів. Це майже вдвічі перевищує досягнення далекосхідного кроншнепа (6497 км).

Малі веретенники гніздяться в тундрі від Лапландії до Аляски. Деякі популяції відлітають з Аляски на зиму в Нову Зеландію. Одні зграї рухаються уздовж узбережжя Тихого океану і можуть відпочивати в дорозі, а інші летять через океан без зупинок. Перед початком міграції малі веретенники накопичують жир (до 55% маси тіла). Особлива техніка польоту дає їм змогу економити м'язові зусилля, проте досі не зрозуміло, як ці птахи обходяться без сну, перебуваючи в повітрі 5—11 діб. Додатковою підмогою їм слугує

форма тіла і довгі загострені крила.

З настанням осені мільйони птахів з Північної півкулі мігрують на південь. Щоб дістатися до місць зимівлі, деяким з них доводиться долати величезні відстані. Наприклад, малі веретенники (Limosa lapponica), кулики із сімейства бекасових мігрують із місць розмноження в тундрі Євразії та Північної Америки до узбережжя в помірному і тропічному поясі. Ці далекі подорожі здійснюють представники підвиду L. l. bauei, які гніздяться на Алясці, а зиму проводять в Австралії й Новій Зеландії — за десятки тисяч кілометрів.

Протягом більшої частини подорожі алясківські малі веретенники не роблять зупинок.

Самець, відомий орнітологам як 4BBRW (це означає, що дослідники позначили його лапи двома синіми, червоним і білим кольоровими кільцями, які полегшують ідентифікацію окремих птахів) вилетів із Західної Аляски 16 вересня 2020 року, а через 11 діб потім вже був у Новій Зеландії, в одній з бухт в околицях Окленда. Початку кулик подолав ланцюжок Алеутських островів, після цього рухався над Тихим океаном на південний захід і звернув на



Малий веретенник, рекордсмен безперервного перельоту (Limosa lapponica) Ed Dunens / Flickr

південний схід поблизу Нової Каледонії. Як саме 4BBRW та іншим його родичам вдається знаходити дорогу у відкритому океані, поки що не відомо.

Дані із супутникового передавача, яким науковці забезпечили 4BBRW, показали, що птах пролетів 12 854 кілометри без жодної зупинки. З урахуванням похибок реально значення становить близько 12 200 кілометрів. При цьому швидкість польоту кулика могла досягати 90 кілометрів на годину. За словами орнітологів, малі веретенники дуже добре пристосовані до таких епічних подорожей.

4BBRW і його родичі з Аляски проведуть на зимівлі всю

осінь і зиму, а в березні знову вирушать до місць розмноження. Цього разу вони рухатимуться трохи іншим маршрутом: перед поверненням на батьківщину вони витратять майже місяць, поповнюючи запаси енергії на узбережжі Жовтого моря.

Під час міграції малим веретенникам доводиться витрачати дуже багато енергії. Однак деякі види птахів навчилися долати великі відстані майже без зусиль, користуючись висхідними тепловими потоками. Наприклад, один андський кондор з Аргентини зміг пролетіти 172 кілометри без єдиного помаху крилами.

Науковці назвали тварину, яка найбільше подорожує

Олесь ГОРИЦВІТ
для «Урядового кур'єра»

ДИКА ПРИРОДА. Продовжуючи тему про тварин-рекордсменів, ми знайшли істоту, яка не сидить на місці, а живе весь час у русі, щоб прохарчуватися. Серед наземних тварин, які подорожують на великі відстані, чемпіоном тривалий час вважали північного оленя. У статті в Scientific Reports йдеться, що якщо брати відстань, так би мовити, між пунктом початку подорожі та пунктом призначення, то щорічні міграції північних оленів справді виявляються найдовшими: деякі стада проходять понад 1200 км туди і назад між літніми та зимовими пасовищами.

Однак якщо порахувати, скільки звір проходить у сумі протягом року, то на першому місці опиняться вовки. У тій самій статті йдеться про одного вовка-самця з Монголії, який за рік пройшов 7247 км. Це не було спеціальною сезонною міграцією — вовк просто блукав у пошуках їжі.

Доросла самиця сірого вовка (без цуценят) з цен-



У вовчій зграї може бути 25 і більше вовків

тральної Аляски пройшла 5630 км на рік і полювала на карібу. Дорослий самець, зграя якого полювала на лосів, подолав 5554 км на рік. Сірі вовки зі східно-центральної Аляски проходили однакові, але трохи менші відстані: молода самиця сірого вовка (без цуценят) — 5116 км на рік, вона полювала на карібу в зимові місяці. Вовк із цієї території після затримання виявився на Юконі, в Ка-

наді — він подолав відстань 4686 км. Вовки, які переважно полювали на лосів у цьому регіоні, подорожували менше (максимум 3131 км на рік), ніж ті, що полювали переважно на карібу.

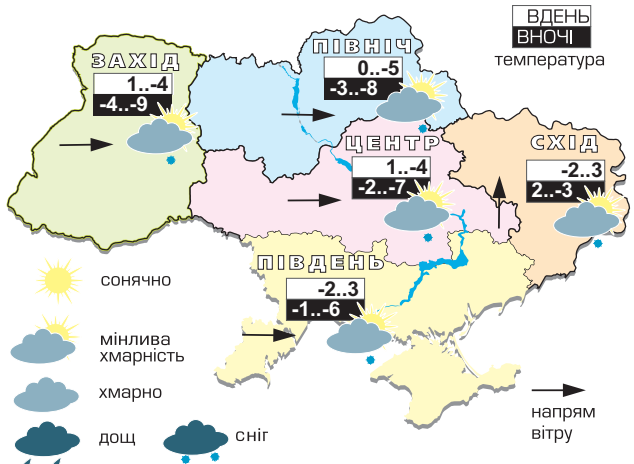
Щодо вовків, то живуть вони в Європі, проте не завжди зрозуміло, звідки вони тут узялися. Наприклад, популяція вовків на Скандинавському півострові тривалий час залишалася загадкою в сен-

сі походження. Науковці припускали, що вони прийшли сюди зі сходу, але однозначних підтверджень цієї гіпотези не було.

Дослідники з Уппсальського університету, Університету Оулу і Карельського наукового центру РАН порівняли геноми більш як 200 вовків зі Скандинавії, Фінляндії та Росії. Гіпотеза східного походження скандинавських вовків підтвердилася: вони справді прийшли на півострів із Фінляндії й Карелії, і відбувалося це не раз.

Міграції не були одностронніми: у статті в Evolutionary Applications йдеться, що серед фінських вовків є вихідці зі Скандинавського півострова. За великим рахунком, скандинавської популяції вовків не існує — занадто активно вони подорожували на схід і назад. У їхніх генах немає домішок собак. Загалом собака ДНК у вовків — звичайна річ: ті й інші легко схрещуються одне з одним. Але у фіно-скандинавських вовків стосунки із собаками, як бачимо, не склалися.

ПОГОДА НА ЗАВТРА



ТЕМПЕРАТУРА ПО ОБЛАСТЯХ УКРАЇНИ НА 29 СІЧНЯ

Область	Ніч	День	Область	Ніч	День
Київська	-3 -8	0 -5	Черкаська	-4 -9	+1 -4
Житомирська	-3 -8	+1 -4	Кіровоградська	-4 -9	+1 -4
Чернігівська	-3 -8	0 -5	Полтавська	-1 -6	+1 -4
Сумська	-1 -6	+1 -4	Дніпропетровська	1 -4	+1 -4
Закарпатська	+1 -4	-2 +3	Одеська	-4 -9	+1 -4
Рівненська	-4 -9	+1 -4	Миколаївська	-1 -6	+1 -4
Львівська	-4 -9	-2 +3	Херсонська	0 -5	0 +5
Івано-Франківська	-4 -9	-2 +3	Запорізька	+1 -4	-1 -4
Волинська	-4 -9	+1 -4	Харківська	+1 -4	+1 -4
Хмельницька	-4 -9	+1 -4	Донецька	+2 -3	-1 -4
Чернівецька	-4 -9	-2 +3	Луганська	+2 -3	-1 -4
Тернопільська	-4 -9	+1 -4	Крим	-1 +4	+4 +9
Вінницька	-5 -10	+1 -4	Київ	-4 -6	0 -2

Укргідрометцентр

В Аргентині знайшли рештки найбільшої сухопутної тварини в історії Землі

Орест ГОРЯНСЬКИЙ
для «Урядового кур'єра»

АРГЕНТИНОЗАВР. У Південній Америці було виявлено скам'янілості, вік яких — понад 100 мільйонів років. Ці рештки могли належати найбільшій наземній тварині, яка існувала на нашій планеті. Палеонтологи пояснили: знахідка в Аргентині наводить на думки, що раніше існував динозавр, який був навіть більшим за тиранозавра. Ідеться про аргентинозавра. Від його скелета залишилися тільки фрагменти, тому науковці не можуть зробити остаточні висновки.

Раніше вважали, що патаготитан (рід титанозаврових) — один з найбільших представників тварин, які жили на Землі мільйони років тому. Доктор Грегорі Пол виявив, що розміри кісток аргентинозавра набагато більші, ніж у патаготитана. «Головний висновок мого аналізу полягає в тому, що патаготитан — не найбільший відомий титанозавр», — цитує Пола Syfy Wire. Вага аргентинозавра — приблизно 80 тонн, а патаготитан важив 50—55 тонн. Тобто вага найбільшої сухопутної тварини — майже 13 африканських слонів. Такі величезні травоядні мали щодня з'їдати кілька дерев, щоб жити. Найвища швидкість, якої вони могли досягти, була не більшою за 24 км/год. Однак науковець зазначив, що вже знайдено рештки інших зауроподів, які могли бути більшими аргентинозавра.



Реконструкція скелета аргентинозавра завдовжки 40 метрів

УРЯДОВИЙ КУР'ЄР

Засновник — Кабінет Міністрів України
Реєстраційне свідоцтво КВ № 2 від 12 квітня 1994 року
Передплатні індекси «Урядового кур'єра» —
61035, 40227 (соціальний)

Головний редактор — Сергій БРАГА
Перший заступник
головного редактора
Леонід САМСОНЕНКО
Заступник головного редактора
Павло БЕБА

Адреса в Інтернеті: www.ukurier.gov.ua
Адреса редакції: 01008, Київ, вул. Михайла Грушевського, 14
Телефон для довідок: 253-12-95.
Телефони відділу реклами: 253-55-09,
факс: 230-06-71, e-mail: adv@ukcc.com.ua
«Урядовий кур'єр» виходить у вівторок, середу, четвер,
п'ятницю та суботу
Зам. № 82 330
Загальний тираж за січень 181 937

Листування з читачами тільки на сторінках газети.
Відповідальність за достовірність інформації та реклами несуть автори та рекламодавці.
Набрано і зверстано у комп'ютерному центрі «Урядового кур'єра».
Друк: ТОВ «Мega-Поліграф», 04073, Київ, вул. Марка Вовчка, 12/14
www.mega-poligraf.kiev.ua