

DOI: 10.31617/3.2023(131)06
УДК 338.246.8:334.71(410)

КРЕХІВСЬКИЙ Олег,
к. ф.-м. н., ст. референт
Секретаріату Кабінету Міністрів України

вул. М. Грушевського, 12/2, Київ, 01008, Україна
ORCID: 0000-0002-4793-851X
o.krekhivskyi@gmail.com

KREKHIVSKYI Oleh,
PhD (Physics and Mathematics)
Senior Desk Officer, Secretariat of Cabinet
of Ministers of Ukraine

12/2, Hrushevsky St., Kyiv, 01008, Ukraine
ORCID: 0000-0002-4793-851X
o.krekhivskyi@gmail.com

ПОВОЄННЕ ВІДНОВЛЕННЯ ПРОМИСЛОВОСТІ: УРОКИ ВЕЛИКОЇ БРИТАНІЇ

З початком російської воєнної агресії українські промислові підприємства опинилися на межі виживання. Попри поодинокі заходи з боку уряду країни, зокрема надання грантів для підприємств усіх галузей переробної промисловості, дотепер не визначено ані засади, ані механізми державної політики, що забезпечить вихід з кризової ситуації. Це актуалізує проблематику промислової політики та пошук шляхів забезпечення фінансово-економічної та соціальної стабільності, спираючись на досвід країн у подоланні кризових явищ в умовах суворих випробувань. Дослідження має за мету виявити засади та механізми політики Великої Британії щодо промисловості в умовах відновлення після Другої світової війни; на прикладі автомобілебудування продемонструвати дієвість ухвалених рішень з боку держави; зробити висновки для України. Історичний та логіко-діалектичний підхід застосовано для обґрунтування ключової ролі державних важелів піднесення індустрії; статистичний, структурно-функціональний і порівняльний – для оцінки наслідків політики та визначення внеску галузі у відновлення Великої Британії після Другої світової війни. Виявлено чинники, що обумовили нарощування промислового потенціалу та створення ключових індустрій, з-поміж яких автомобілебудування, на важіль повоєнної стабілізації економіки Великої Британії: якісне інформаційно-аналітичне та експертно-консультативне забезпечення ухвалення політичних рішень, правове та організаційно-інституційне забезпечення їх реалізації; запровадження інструментів регулювання створення нових і перевлаштування наявних виробництв у визначених державою територіях розвитку; встановлення квот для поставок товарів на зовнішній та внутрішній ринок; запровадження імпорتنих мит та зміни в оподаткуванні автомобілів; надання державної допомоги бізнесу на дослідження та інновації; заохочення раціоналізації промисловості. Уроки британського досвіду в Україні стосовно державної політики щодо промисловості сприятимуть визначенню реалістичних цілей та завдань повоєнного відновлення економіки

POST-WAR INDUSTRIAL RECOVERY: LESSONS FROM GREAT BRITAIN

With the onset of Russian military aggression, Ukrainian industrial enterprises found themselves on the brink of survival. Despite sporadic government initiatives, such as providing grants to companies across various processing industries, there is still no clear framework or mechanisms for a state policy to guide the country out of the crisis. This highlights the pressing issue of industrial policy and the search for ways to ensure financial, economic, and social stability, drawing upon the experiences of other countries in overcoming crisis phenomena during challenging times. The aim of the article is to identify the principles and mechanisms of Great Britain's industrial policy during post-World War II recovery, with a specific focus on the automobile industry, demonstrating the effectiveness of state decisions. The aim is to draw conclusions that can be applied to Ukraine. The historical and dialectical approaches are used to substantiate the pivotal role of state intervention in industrial development. Statistical, structural-functional, and comparative methods are used to assess the policy outcomes and determine the industry's contribution to the post-World War II recovery of Great Britain. The study revealed the factors that contributed to the growth of industrial potential and the transformation of key industries, including the automobile industry, as levers for the post-war economic stabilization in Great Britain. These factors include: high-quality information analysis and expert advisory support for policy decision-making; legal and organizational-institutional support for policy implementation; implementation of regulatory tools for establishing new and reorganizing existing production facilities in designated development areas; setting quotas for goods supply to both domestic and international markets; imposing import tariffs and changes in automobile taxation; providing state support for business research and innovation; encouraging industrial rationalization. Lessons from the British Experience in Ukraine in terms of state industrial policy will contribute to defining realistic goals and objectives for post-war economic recovery and the implementation of long-term business strategies.



Copyright © Автор(и). Це стаття відкритого доступу, яка розповсюджується на умовах ліцензії Creative Commons Attribution License 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

та реалізації довгострокових стратегій бізнесу; дадуть змогу на засадах соціального діалогу з ключовими стейкхолдерами визначити галузі-драйвери та інвестиційно-інноваційні пріоритети для форсованої модернізації, стабілізації та розвитку; забезпечити ефективне розширення наявних і створення нових виробництв задля рівномірного розвитку регіонів; сприятимуть реалізації масштабних проєктів і розробці високотехнологічних продуктів на засадах національних інноваційних надбань, конкурентоспроможних на зовнішніх ринках, збільшенню рівня локалізації виробництва, скороченню залежності від імпорту, покращенню платіжного балансу та нарощуванню надходжень до бюджетів усіх рівнів.

Ключові слова: промисловість, промислова політика, державне регулювання, імпортні мита, експортні квоти, державна допомога, Велика Британія, повсякденне відновлення.

JEL Classification: L52; L65; O14; O32.

It will allow for the establishment of a social dialogue with key stakeholders to identify industry drivers and prioritize investment and innovation strategies for accelerated modernization, stabilization, and development. It will ensure the efficient relocation of existing and the creation of new production facilities for the balanced development of regions. Reproducing this experience will also facilitate the implementation of large-scale projects and the development of high-tech products based on national innovation achievements, enhancing competitiveness in foreign markets, increasing production localization, reducing import dependence, improving the balance of payments, and boosting revenues budgets at all levels.

Keywords: industry, industrial policy, state regulation, import tariffs, export quotas, state aid, Great Britain, post-war recovery.

"Нам не бракує знань, що робити для нашої майбутньої безпеки. Уроки історії дають чітке керівництво"¹.

Джордж Маршалл,
виступ у Принстонському університеті, 1947 р.

Вступ

Російське воєнне вторгнення в Україну в лютому 2022 р., з одного боку, викликало високу згуртованість і патріотизм українського суспільства, з іншого – унаочило залежність від допомоги Заходу та поставок життєво необхідних промислових товарів. Ресурси українських виробників були виснажені ще до початку агресії, фізичного руйнування промислових об'єктів та інфраструктури, міграції кваліфікованих кадрів та перспективних інноваторів. Окремі галузі спиралися лише на потенціал одного-двох підприємств – носіїв унікальних компетенцій. І хоча багато з них не були потужними гравцями на світовому ринку, вони (з огляду на суміжні індустрії) забезпечували роботою тисячі українців. Повномасштабне вторгнення росії в Україну загальмувало промислову діяльність, поставивши виробників на межу виживання. Нові виклики спричинили згорання виробництва й торгівлі, втрату робочих місць, дефіцит бюджету, зростання державного боргу, погіршення платіжного балансу й високу залежність від зовнішньої допомоги. Попри окремі заходи, зокрема запроваджений урядом України у червні 2022 р. механізм надання грантів для підприємств усіх галузей переробної промисловості, таке актуальне завдання, як визначення засад і системних механізмів політики, здатних прискорити відновлення й розвиток національної індустрії та перетворити її на джерело соціально-

¹ Мовою оригіналу: "We do not lack for knowledge of what to do for our future security. The lessons of history provide plain guidance".

економічної та фінансової стабільності, не є серед пріоритетів уряду (Прем'єр-міністр назвав 10 пріоритетів уряду на 2023 рік, 2023). Водночас історичні приклади, зокрема Великої Британії, доводять, що в умовах суворих випробувань (воєн, епідемій, фінансових криз) держава відігравала провідну роль у розв'язанні таких проблем і відновленні стабільності (Крехівський, Саліхова, 2022).

Позиції науковців щодо ролі держави, регулювання та втручання у ринкові процеси через механізми промислової політики розходяться. Факти (здебільшого з практики економік Південно-Східної Азії у другій половині ХХ ст.), наведені в іноземній літературі, доводять, що цілеспрямовані заходи з розбудови місцевої індустрії можуть дати кращі результати в частині форсованої модернізації та розвитку, ніж тотальна лібералізація. Зокрема Ш. Отцубо та К. Отчіа подали ґрунтовний аналіз індустріалізації у країнах Південно-Східної Азії та Китаї, типологію інструментів політики та оцінку наслідків їх реалізації (*Otsubo & Otchia, 2020*). Водночас державне втручання траплялося й в європейських країнах, а саме у Великій Британії. Учені Манчестерського університету Дж. Вордлі-Кершоу та К. Шенк-Хоппе виявили, що у розпал Першої світової війни британська політична економія зазнала радикальної перебудови: тобто переосмислено як роль держави (урок, який, на їхню думку, виявився важливим для нації під час Другої світової війни), так і політику невтручання (*laissez-faire*); через що запроваджені механізми протекціоністської політики, що позитивно вплинули на показники британської промисловості та відновлення економічного зростання (*Wardley-Kershaw & Schenk-Hoppé, 2021*). О. Маллетт та Р. Уопшотт здійснили поглиблений історичний аналіз політики підприємництва у Великій Британії, обґрунтували (на прикладах заходів урядів, що змінювали один одного) еволюцію впливу держави на бізнес, подали уроки для розуміння засад розвитку та взаємодії інституцій та їхніх інтересів (*Mallett & Wapshott, 2020*).

П. Грімсдейл виявив особливості розвитку британського автомобілебудування у 1940–1950 рр. та набуття галуззю лідируючих позицій на ринку (*Grimsdale, 2019*). П. Даннетт вказав на засади перетворення цієї індустрії на драйвер відновлення фінансово-економічної та соціальної стабільності, зауваживши, що "після Другої світової війни автомобільна промисловість була дуже важливим, провідним сектором у британській економіці та, хоча й була у приватній власності, перебувала під дуже сильним впливом урядової політики" (*Dunnett, 2013, с. 12*).

Дж. Вілсон, С. Томс та Я. Джонс в умовах нових викликів, пов'язаних з *Brexit* та *COVID-19*, дослідили історичний досвід запровадження механізмів промислової політики й звернули увагу на зростання протекціонізму у Великій Британії в період між двома світовими війнами, а також на заходи регулювання економіки у 1950–1960 рр. (*Wilson, Toms & Jones, 2021*). М. Шито проаналізував детермінанти впливу держави на промисловість, зокрема на ключовий сектор європейської

економіки – автомобілебудування, розкривши зміни відносин між приватними компаніями та державою у кризових умовах (Schito, 2021).

В Україні дослідженнями питань ролі держави й дієвих механізмів політики повоєнного відновлення, розглядаючи їх у контексті світового історичного досвіду, займається багато науковців. Так, О. Саліхова, проаналізувавши залежності Великої Британії від імпорту з Німеччини напередодні Першої світової війни та шляхи їх подолання, дійшла висновку, що блокада глобальних поставок (передусім лікарських засобів і медичних виробів та компонентів для їх виготовлення) під час глобальної епідемії 2020 р. – не нове явище у світовій економіці, а "повторення на черговому витку історії ситуації, яка мала місце сто років тому, і яку слід взяти до уваги при формуванні заходів державної політики у відповідь на сучасні виклики" (Саліхова, 2021, с. 40). Пролонгація цього дослідження після початку війни у лютому 2022 р. та використання ширшого історичного досвіду дозволили виявити "історичні паралелі між ситуацією початку ХХ ст. (Перша світова війна і пандемія іспанського грипу) та події останніх років (пандемія COVID-19 та повномасштабна російська агресія в Україну)" (Саліхова & Крехівський, 2022, с. 26). Це дало підґрунтя для припущення, що відповідь на запитання "Як забезпечити відновлення економіки України у період суворого випробування війною?", слід шукати не в сучасних заходах політики розвинених країн (де багаторічними спільними зусиллями влади та бізнесу сформовано потужний промисловий потенціал, і діяльність урядів нині націлена на управління кризами задля збереження та зміцнення цього потенціалу), а здебільшого у сформованих за попередні періоди механізмах, що забезпечили нарощування наявних та створення нових індустрій для забезпечення ефективності економіки та національної безпеки.

Окрему увагу українські вчені приділили дослідженням досвіду економічного відновлення та розвитку країн після збройних конфліктів. С. Іванов показав, що після російської воєнної агресії на Донбасі та анексії Криму в Україні слід застосувати зарубіжний досвід швидкого повоєнного зростання для реконструкції економіки з метою стабільного розвитку та відновлення (Іванов, 2019). Г. Дугінець та Н. Колодко ідентифікували особливості, що забезпечили відбудову та розвиток країн в умовах трансформації змісту цих понять у ХХІ ст., задля виокремлення напрямів та інструментів, котрі можна застосувати у процесі відновлення української економіки (Дугінець & Колодко, 2023).

А. Мазаракі та Т. Мельник, розглянувши сучасні українські реалії та глобальні тренди, з-поміж яких посилення протекціоністських заходів, запропонували найбільш імовірні сценарії розвитку повоєнної ситуації в економіці України (Мазаракі & Мельник, 2022а). У подальшому дослідженні вчені здійснили аналіз масштабів загроз економічній безпеці України та звернули увагу, що в теперішніх умовах зміни структури попиту та виробництва, втрати персоналу і ринків збуту,

руйнування економічних зв'язків держава має зосередитися на "перезавантаженні" української промисловості з правильним визначенням пріоритетів майбутнього економічного розвитку (Мазаракі & Мельник, 2022b).

Ю. Кіндзерський обґрунтував необхідність підвищення організуючої і координуючої ролі органів влади в економічних процесах повоєнного відновлення та запропонував механізми прискорення відновлення української індустрії, спираючись на застосування концепції підприємницької держави (Кіндзерський, 2023).

В. Сіденко з огляду на досвід азійських країн зупинився на тих напрямках інноваційного розвитку, які можуть бути творчо застосовані в Україні у процесі післявоєнної відбудови (Сіденко, 2022). Проаналізувавши зміни у глобальних процесах, учений вказав на вплив поведінки великих держав, котрі мають багато влади чи військової, політичної або фінансової потужності, на формування та результативність дій національних урядів, а також зробив висновок, що питання національної безпеки нині стали абсолютно домінуючими чинниками формування економічної політики будь-якої держави (Сіденко, 2023).

Численні учасники міжнародної науково-практичної конференції "Міжнародний історичний досвід повоєнної реконструкції економіки: уроки для України" – дослідники з України та інших країн – подали власне бачення пріоритетів економічної політики (Міжнародний історичний досвід повоєнної реконструкції економіки: уроки для України, 2023). Проте дослідження успішного досвіду керівництва Великої Британії у запровадженні заходів державної політики щодо промисловості (зокрема ключових індустрій) в умовах повоєнного відновлення економіки залишається поза увагою науковців, що унеможлиблює врахування цього досвіду в контексті розв'язання завдань реконструкції економіки та організаційно-інституційної модернізації України.

Мета статті полягає у виявленні засад та механізмів політики Великої Британії щодо національної промисловості у час великих випробувань; на прикладі автомобілебудування продемонструвати дієвість ухвалених рішень з боку держави; зробити висновки для України. Гіпотезою статті є припущення, що у кризових умовах держава активізує механізми регулювання економіки та посилення промислового виробництва задля забезпечення соціальної та фінансової стабільності. Вивчення британського досвіду впливу держави на промисловість в цілому та пріоритетні індустрії; оцінка запроваджених заходів та змін інституційних рамок, що забезпечили генерування оптимальних результатів (структурну трансформацію та подолання наслідків кризових явищ в умовах війни та повоєнного відновлення) дозволить здобути цінні уроки для України. Інформаційною базою дослідження слугували архівні документи британського парламенту та уряду, звіти профільних асоціацій, наукові доробки вчених та історичні статистичні дані. У ході дослідження використано історичний та логіко-діалектичний підхід для обґрунтування ключової ролі державних важелів піднесення індустрії; статистичний, структурно-функціональний і порівняльний – для оцінки

наслідків політики з відновлення Великої Британії після Другої світової війни. Структура статті передбачає подання в окремих підрозділах виявлені автором детермінанти, що обумовили прискорення повоєнної відбудови промисловості Великої Британії.

1. Експертно-аналітичне забезпечення

У січні 1940 р. – у розпал війни, в умовах невизначеності ані переможця, ані наслідків – Королівська комісія з розміщення промислового населення (*Royal Commission on Distribution of Industrial Population*) представила британському парламенту доповідь, ключовий висновок якої в тому, що розумний баланс між промисловістю та населенням по всій країні має стати головною рисою національної економічної політики (*Royal Commission on the Distribution of the Industrial Population*, 1940). Експерти цієї комісії обґрунтували, що ситуація, коли щонайменше чверть населення країни сконцентрована у межах 20–30 миль від центру Лондона, не відповідає національним економічним, соціальним і стратегічним інтересам, а відтак *державна має забезпечити розумне та збалансоване розміщення індустрій та промислового населення у різних регіонах Великої Британії; а також сприяти диверсифікації виробництва у повоєнній перспективі, що дозволить найкраще використовувати ресурси в масштабах країни і разом з тим забезпечити певний захист від імовірної депресії найуразливіших регіонів*. Через кілька років, у січні 1944 р., коли вже ухвалено рішення про відкриття другого фронту за участю британських військ та омріяна перемога ставала очевиднішою, створений Комітет з повоєнної зайнятості (*Committee on Post-War Employment*) підтвердив, що збереження зайнятості – головне політичне питання, крізь призму якого мають розглядатися засади та перспективи повоєнного відновлення (*Barnett*, 1996). Комітет зорієнтував центральну економічну політику на *підтримку повної зайнятості та сфокусував на пошуку механізмів впливу на промисловість, оскільки "державні службовці усвідомлювали, що реальний прогрес неможливий без активної підтримки індустрії"* (*Tiratsoo, Tomlinson*, 1993, с. 32). Обґрунтовано необхідність запровадження низки заходів, зокрема пов'язаних з: навчанням, перекваліфікацією та мобільністю промислового населення; модернізацією старих промислових районів; підвищенням продуктивності праці та ефективності індустрій, а також вказано на доцільність створення дорадчо-консультаційних органів уряду для сприяння цим процесам.

Оцінюючи повоєнні перспективи відновлення, Рада з торгівлі (*Board of Trade – BoT*)² враховувала поточний та майбутній внесок окремих індустрій. Так, ще у 1941 р., в умовах воєнної економіки,

² Рада з торгівлі – британський урядовий орган, який займався питаннями торгівлі та промисловості; нині є одним з найвпливовіших консультативних органів уряду з торгівлі та економічних питань, зокрема Міністерства бізнесу та торгівлі.

закладено підґрунтя для майбутньої співпраці з Товариством виробників і продавців автомобілів (*Society of Motor Manufacturers and Traders – SMMT*) в частині визначення дорожньої карти для галузі (Plowden, 1971). *SMMT* на замовлення *BoT* провело опитування своїх членів та представило у березні 1944 р. звіт "Повоєнне відновлення" (*Post-war reconstruction*), де вказано на необхідність подальших заходів з боку держави: захист від конкурентного імпорту, усунення непотрібних правил дорожнього руху, регулювання цін на сировину, створення національної програми з транспорту та будівництва доріг, підтримка експортної діяльності, заохочення попиту на автомобілі на внутрішньому ринку, використання купівельної спроможності країни як переговорний фактор за отримання необхідних ресурсів з британських та іноземних країн тощо. Також експерти *SMMT* звернули увагу представників уряду на те, що після завершення війни створення нових машин та їхнього виходу на зовнішні ринки гальмуватиме податок на автомобілі, що стягується з огляду на потужності у кінських силах (к. с.), і що його варто замінити на податок, зважаючи на об'єм циліндрів. Також рекомендовано скоротити величину цього податку для стимулювання освоєння випуску нових типів автомобілів, більш затребуваних на перспективних зовнішніх ринках. Такі рекомендації спиралися на висновки галузевих експертів: по закінченні війни британська автомобільна промисловість матиме не тільки великий внутрішній ринок, а й можливість брати участь у світовому ринку в небаченому до того часу ступені та розвивати значно більшу експортну торгівлю, ніж до війни. Але якщо ця індустрія швидко не скористається такою нагодою, вона буде втрачена, і це може ніколи не повторитися. Враховуючи всі аргументи Міністерський підкомітет з промислових проблем Комітету реконструкції Військового кабінету (*Ministerial Subcommittee on Industrial Problems of the War Cabinet Reconstruction Committee*) у березні 1945 р. презентував доповідь "Післявоєнне перевлаштування автомобільної промисловості" (*Post-War Resettlement of the Motor Industry*) (Whisler, 1999), що вказувала на бар'єри розвитку галузі (обумовлені як особливостями її організації, так і характером технологічних та виробничих процесів³). Та попри це, завдяки ресурсам місцевого автопрому та суміжним індустріям, нарощеним напередодні та під час війни, а також потенційному внутрішньому та зовнішньому попиту,

³ Британські експерти зауважували, що місцеві компанії зосереджені здебільшого на випуску невеликих малопотужних автомобілів преміум-класу; вони більше зацікавлені в їх поставках на захищений внутрішній ринок, ніж на експорт (80 % британського довоєнного експорту автомобілів припадало на країни Співдружності на особливо сприятливих умовах); галузь має занадто велику кількість дрібних компаній, що випускають дуже багато типів моделей та унікальних, нестандартизованих компонентів; експортно-розподільчі структури завищують ціни та мають неадекватні обсяги запасних частин у сервісних центрах за кордоном; попри повоєнні перспективи нарощування експортної торгівлі, компанії не мають наміру використовувати можливості виходу на зовнішні ринки як щось більше, ніж доповнення до їх гарантованого внутрішнього ринку.

загальний висновок доповіді полягав у тому, що галузь здатна стати локомотивом повоєнного відновлення фінансово-економічної стабільності за умов запровадження з боку держави певних заходів⁴.

2. Організаційно-інституційне забезпечення

У пошуку важелів прискорення реконструкції промисловості *BoT*, враховуючи досвід організації воєнної економіки, розмірковувало, "чи достатньо покладатися лише на методи переконання, щоб забезпечити підвищення ефективності промислового виробництва до рівня, що буде потрібний після війни" (*Barnett*, 1996, с. 270). Це спонукало до ініціювання змін нормативно-правового поля; тож у 1947 р. парламент ухвалив Закон про організацію та розвиток індустрії (*Industrial Organisation and Development Act 1947*, 1947). Він заклав юридичне підґрунтя заснування нових інституцій – дорадчих органів (*Advisory committees in British government*, 1960), серед яких – Національна виробнича консультативна рада з промисловості (*National Production Advisory Council on Industry – NPACI*). Членами *NPACI*, окрім державних службовців, були особи, яких делегували зацікавлені організації як своїх представників. *NPACI* став форумом для роботодавців і профспілок⁵. Хоча уряд опікувався проблемами усієї промисловості, питанню автопрому як окресленому пріоритету приділялась пильна увага. Започатковано Національну консультативну раду з автомобільної промисловості (*National Advisory Council to the Motor manufacturing Industry*), що мала забезпечити регулярну співпрацю між урядовими структурами та компаніями автомобільної індустрії з таких питань, як розміщення виробництва, експорт, імпорт, дослідження й розробки (ДіР), технічний розвиток, методи виробництва та загальний прогрес галузі. До цієї ради під головуванням міністра постачання увійшли представники різних груп фабрикантів та державних відомств, чия діяльність пов'язана з автопромом, а також незалежні члени, включаючи представників профспілок⁶.

Окрім дорадчо-консультаційних органів уряду, у 1945 р. створено дві квазіурядові установи для реалізації політики прискорення

⁴ У звіті вказувалося, що автопром здатний забезпечити збільшення експорту країни й покращення платіжного балансу, але уряду доцільно проводити більш активну політику для підвищення конкурентоспроможності продукції галузі.

⁵ Згодом ухвалено Закон про розвиток промисловості (1966 р.), який передбачив створення Консультативного комітету з інвестиційних грантів. Примітно, що Закон визначив, що у складі цього комітету мало бути щонайменше половина осіб, пов'язаних з промисловістю.

⁶ Результати діяльності Національної консультативної ради з автомобільної промисловості представлені не лише уряду та фахівцям галузі, але й публікувалися Офісом публічної інформації Великої Британії: Звіт про слухання (1947), Зростання Сполученого Королівства до 1966 р. (1963), Вплив державної політики на автомобільну промисловість (1968), Регіональна політика та автомобільна промисловість (1969); Японія: її автомобільна промисловість та ринок (*HMSO*, Лондон, 1971 р.), Автомобілебудування: огляд промисловості до 1977 р. (1973), Збільшення вартості енергії – наслідки для промисловості Сполученого Королівства (1974), Автомобільна статистика (різні роки) тощо.

реконструкції індустрії: Фінансова корпорація промисловості (*Finance Corporation for Industry – FCI*) та Промислово-торговельна фінансова корпорація (*Industrial and Commercial Finance Corporation – ICFC*). Як зазначалося у праці (*Mallett, Wapshott, 2020*), ці приватні компанії з обмеженою відповідальністю призначені для служіння національним інтересам. *FCI* та *ICFC* підтримували тісні відносини з державними відомствами та фактично стали інструментами державної економічної політики. *FCI* створила група зі страхових, трастових компаній та Банку Англії; її функція полягає у наданні короткострокового чи середньострокового фінансування для відновлення та розвитку великих промислових підприємств, які з різних причин тимчасово не могли отримати фінансування із звичайних джерел; вона активно співпрацювала з компаніями машинобудування, а також металургії, нафтової індустрії та інших галузей. *ICFC* створена акціонерними банками та Банком Англії; в основу її діяльності, як і у *FCI*, покладено фінансову підтримку індустрій, але її функція – у наданні середньострокового та довгострокового капіталу лише дрібним та середнім фірмам, зокрема надання "ризикового" капіталу, набуваючи привілейованих чи звичайних акцій⁷.

3. Регулювання перевлаштування наявних і розміщення нових виробництв

У 1945 р. парламент ухвалив Закон про розміщення індустрії (*Distribution of Industry Act 1945, 1945*). Його додаток має перелік так званих територій розвитку. Необхідність цього Закону парламентарії обґрунтовували тим, що держава має вжити заходів для запобігання безробіттю до його виникнення. Через неминучі зміни у британській промисловості (завдяки тому, що уряд вже не концентруватиметься на військовому виробництві) політику необхідно спрямовувати на те, аби місцевості, які під час війни надмірно залежали від певних індустрій у забезпеченні зайнятості, могли стати привабливими локаціями для інших галузей. У цьому державна має підтримати промисловців, що готові до переміщення та створення нових виробництв у територіях розвитку. Відповідно до закону держава уповноважила Скарбницю надавати фінансову допомогу в задоволенні їх потреб у капіталі⁸. Промисловці, що мали намір заснувати нові фабрики, зобов'язані сповістити про це

⁷ У 1973 р. *FCI* та *ICFC* об'єдналися і створили нову установу – Фінанси для промисловості (*Finance for Industry – FFI*), де 15% належали Банку, а решта капіталу – великим банкам. Вона призначена для сприяння промисловим інвестиціям унаслідок надання позичок спочатку до 1 млрд фунтов стерлінгів на дворічний термін погашення.

⁸ Надання такої фінансової допомоги призначене для компенсації промисловим підприємствам будь-яких тимчасових незручностей, які можуть виникнути через їхнє розташування на території розвитку відповідно до політики уряду. Урядовці зазначали, що це не субсидія, а допомога у залученні капіталу, коли його не можна отримати з інших джерел на умовах, які промисловці вважають придатними.

BoT за 60 днів до укладення контрактів на будівництво або до початку будівельних робіт. Мета такої вимоги полягала в тому, щоб *BoT* отримала необхідну інформацію (до того, як бізнес-плани досягнуть просунутої стадії) й могла надати у розпорядження промисловців відомості, корисні їм за ухвалення рішення про розміщення нового виробництва, або переконати їх будувати об'єкт в іншому місці, аби це відповідало національним інтересам.

У 1947 р. ухвалено Закони про міське та сільське планування (*Town and Country Planning Act 1947, 1947*) (один для Англії та Уельсу, інший – для Шотландії). Крім положень щодо використання землі й наявних приміщень і планів місцевості, нове законодавство мало положення, яке уповноважило уряд здійснювати загальний нагляд за локаціями на Британських островах: будь-який господарюючий суб'єкт, що мав намір побудувати новий завод або розширити наявні приміщення на площу понад 5000 квадратних футів (близько 500 м²), зобов'язаний звернутися до *BoT* за дозволом. За позитивного рішення *BoT* надавав так званий *сертифікат промислового розвитку*, що став інструментом реалізації політики уряду з рівномірного розташування промислових підприємств. Закон уповноважив *BoT* запобігати створенню, розширенню та переміщенню виробництв, які не задовольняли визначеним умовам. На заміну цьому Закону у 1960 р. ухвалили Закон про місцеву зайнятість, який продовжив політику рівномірного розподілу промисловості для соціально-економічної стабільності регіонів, але вніс деякі коригування у заохочувальну систему сертифікатів промислового розвитку (*Bowers, Gunawardena, 1977*). Було встановлено субсидії у розмірі 85 % визначеної різниці між кошторисною вартістю будівництва заводу, що розумно відповідала вимогам компаній, та ринковою вартістю заводу такого типу, якби він був на той час повністю готовий⁹. Перед тим як надати субсидію, *BoT* повинна отримати згоду Скарбниці.

4. Встановлення квот для поставок на зовнішній і внутрішній ринок

Голова *BoT* С. Кріппс на зустрічі з членами *SMMT* у листопаді 1945 р. оголосив про нову зовнішньоторговельну політику уряду зі збільшення експортних поставок, включаючи приватні та комерційні автомобілі, передусім задля вирішення проблеми негативного сальдо платіжного балансу та дефіциту доларів, необхідних для придбання

⁹ *BoT* уповноважена надавати фінансову допомогу відповідно до рекомендацій консультативного комітету щодо вимог до капіталу підприємств, які створюють нові робочі місця на територіях розвитку. Крім того, цей Закон уповноважив *BoT* надавати субсидії підприємствам на будівництво власних приміщень. Це положення ухвалено для того, щоб мати можливість заохотити промисловця, який бажає побудувати свій власний завод, на рівних правах з промисловцем, який бажає орендувати завод, збудований під час воєнної економіки, у держави.

важливих для повоєнного відновлення британської економіки товарів. "Добровільно-примусовий" механізм (адже він не був юридично унормованим) полягав у вимогах держави до автовиробників збільшити їх експорт: у 1946 р. до 33 % випуску комерційних і 50 % – приватних автомобілів (*Questions Asked and Answered in Parliament*, 1945, с. 665). Слідкувати за виконанням цієї вимоги уповноважена Національна консультативна рада з автомобільної промисловості. Але реальний контроль над діяльністю галузі обумовлений монополією держави на постачання обмежених на той час ресурсів, особливо сталі (*Grimsdale*, 2019). У 1952 р. на засіданні парламенту зазначено, що галузь зобов'язалася прагнути експортувати не менше ніж: 80 % випуску легкових автомобілів, 70 % легких комерційних автомобілів та 50 % великовантажних комерційних автомобілів (*Motor Industry (Home Quota Scheme)*, 1952), і що розподіл сталі у промисловості в майбутньому буде більш тісно пов'язаний з показниками експорту. Водночас держава встановила квоти на поставки товарів автопрому на внутрішній ринок – на рівні дещо вище 100 тис. автомобілів¹⁰. Такий великий на той час сегмент ринку для місцевих виробників значною мірою обумовлювався тарифними обмеженнями імпорту. Показовим є рішення влади щодо корегування квот, яке обумовлене дефіцитом сировини для галузі, котрий призвів до зменшення обсягів виробництва протягом 1951 р. У матеріалах британського парламенту зазначено, що для збереження масштабу експорту, урядовий план для автомобільної промисловості на 1952 р. полягав у тому, що має бути квота в 60 000 автомобілів для внутрішнього ринку (проти фактичних поставок на внутрішній ринок у 1951 р. близько 108 000 автомобілів), і ця квота в 60 000 обумовлюється намірами уряду зберегти обсяг експорту приблизно на рівні 1951 р. (*Motor Industry (Prospects)*, 1952).

5. Запровадження імпортних мит

Ще у розпал Першої світової війни канцлер скарбниці Р. МакКенна, презентуючи проєкт бюджету на 1915–1916 бюджетний рік (б. р.), обґрунтував необхідність запровадження мит (Крехівський, 2023а). *Попри опозицію у Парламенті, Законом про фінанси 1915 р. на імпорт низки товарів – предметів розкоші – було встановлено адвалорні мита у розмірі 33.3 %, які згодом отримали назву мита МакКенна (McKenna duties)*¹¹. До "предметів розкоші", серед іншого, віднесли легкові моторні автомобілі й мотоцикли (включаючи запчастини та аксесуари до них). У державному бюджеті 1926–1927 б. р. встановили мита на імпорт комерційних автомобілів, у 1927 р. – на автомобільні шини, а у 1933 р. – ще низку мит, зокрема на наймані екіпажі (таксі), вантажні автомобілі, двигуни для сільгоспмашин й тракторів, випуск яких на той

¹⁰ У 1952 р. вирішили, що внутрішня квота більше не повинна бути фіксованою, розраховуватись як відсоток від випуску.

¹¹ Вони підлягали щорічному оновленню, як і всі наявні на той час податкові збори.

час освоїв британський автопром. Мита МакКенна продовжували діяти й після Другої світової війни. Практично випадково тимчасовий захід, спрямований на стримування споживання предметів розкоші у воєнний час, став захисним каркасом, який вплинув на подальшу історію індустрії. Мита збережені з одним коротким призупиненням у 1925 р. на весь міжвоєнний період, закріпилися у загальній тарифній структурі до 1938 р. і залишалися незмінним на рівні 33.3 % до 1956 р. На початку 1970 р. тарифи трохи знижені, але все ще захищали британську автомобільну промисловість. Наведені у праці (Крехівський, 2023b) факти і статистика доводять, що коли для ввезення будь-яких іноземних товарів (не лише предметів розкоші) у Великій Британії вже були широкодоступними і потужності судноплавства, і іноземна валюта, щорічна пролонгація високих мит МакКенна стала нічим іншим, як інструментом протекціонізму (оскільки акцизні збори не було встановлено для місцевих виробників відповідних товарів).

6. Зміна оподаткування

Як і мита МакКенна, систему оподаткування придбання автомобілів запроваджено задовго до Другої світової війни: Королівський автомобільний клуб визначав номінальну потужність двигунів у кінських силах (к. с.), а держава оподатковувала автомобілі пропорційно до їхньої потужності. Такий податок заохочував розробку певної категорії авто. Лорд Л. Чілворт у 1947 р. виступив у парламенті з критикою такого податку (*Taxation of Motor Vehicles*, 1947), аргументуючи, що це спонукало до випуску невеликих машин (конструктори проєктували малосильні двигуни, адже чим менша потужність у к. с., тим менший податок). Тож Британія перетворилася на "маленьку автомобільну країну", адже до 1927 р. 25 % загального внутрішнього ринку припадало на автомобілі потужністю 10 к. с. та нижче; до 1938 р. цей показник зріс до понад 62 %, а в 1939 р. – до понад 70 %¹². Як зазначив Л. Чілворт, "ми успішно захистили внутрішній ринок [від великих та потужних американських автомобілів – О. К.], але так само успішно перерізали собі горлянку на експортних ринках світу. Якщо ми зараз не зробимо кроки з коригування оподаткування, і не буде зроблено правильну машину за правильною ціною, ми взагалі ніколи не зможемо конкурувати" (*Taxation of Motor Vehicles*, 1947, с. 327).

Аби британська автомобільна промисловість стала здатною виробляти автомобілі такої конструкції, що відповідала б вимогам зовнішніх ринків, систему оподаткування переглянуто. Спочатку уряд

¹² У 1938 р. у Британії продано лише 34 644 автомобілі того розміру, для якого існував світовий ринок, тобто потужністю 15 к. с. і вище. З 1929 по 1938 рр. (період, коли спостерігалася значне зростання використання автомобілів у світі) загальний експорт автомобілів з Великобританії становив у середньому лише 10 000 000 фунтів стерлінгів на рік. За підсумками 1938 р. показник становив лише 12 992 000 фунтів стерлінгів.

ухвалив рішення, що після січня 1947 р. автомобілі будуть обкладатися податком на потужність двигуна в розмірі 1 фунта за 100 см³, при цьому з них стягуватиметься мінімум 7 фунтів і 10 шилінгів. Цей податок на кубатуру двигуна мав захистити британський ринок як від американських автомобілів з великим двигуном, так і від автомобілів з дуже маленьким двигуном, таких як італійський *Fiat 500*, і водночас надав більше можливостей для конструкції двигуна.

7. Запровадження стимулів для ДіР та інновацій

Для прискорення розробки та виведення на зовнішні ринки конкурентоздатних моделей приватних і комерційних автомобілів виробники вирішили об'єднати дослідницькі ресурси на одному майданчику. Для цього наприкінці 1946 р. створили галузеву Асоціацію досліджень автомобільної індустрії (*Motor Industry Research Association – MIRA*) (Bristow, 1954)¹³ (ініціаторами її створення та засновниками були *SMMT* та Об'єднаний інститут автомобільних інженерів – *IAE*)¹⁴. Програма ДіР формувалася дослідницьким комітетом *MIRA*, в основі рішень якого були обґрунтування експертів, котрі представляли інтереси виробників за основними предметними технологічними напрямками: енергоблок, трансмісія та керування транспортним засобом, конструкція автомобіля, паливно-мастильні матеріали, виробничі процеси, прилади тощо. Також залучалися сторонні фахівці для консультування з будь-якої конкретної проблеми. Звіти за результатами проведених досліджень надавалися членам *MIRA*. Багато з цих звітів згодом представлено широкому загалу. Тоді як основна функція *MIRA* полягає у проведенні ДіР з проблем, що становили спільний інтерес для представників автопрому та їх суміжників, *MIRA* фінансувала й проведення ДіР на замовлення окремих компаній, оскільки мала спеціальне обладнання, яке на той час було недоступне більшості виробників.

8. Раціоналізація індустрії

Спільний парламентський секретар міністерства постачання А. Вудберн на засіданні парламенту 5 квітня 1946 р. зазначив: "Промисловість розвивалася, і в ній було багато місця для новаторського духу.

¹³ *MIRA* позиціювалася як фінансована державою дослідницька асоціація автомобільної промисловості Великобританії, де працювало понад шістьсот співробітників. Вона створена як незалежна організація, здебільшого її члени сплачували свої членські внески через *SMMT*.

¹⁴ Для наочності: у 1947 р. членські внески (до списку членів входили не лише виробники транспортних засобів, але й аксесуарів, шин, матеріалів та супутніх товарів, а також основні нафтові компанії та оператори автопарків) становили 40 тис. фунтів стерлінгів; Департамент наукових і промислових досліджень (*DSIR*) – 25 тис. фунтів стерлінгів; інші – 5 тис. фунтів стерлінгів (Британська федерація чорної металургії та *IAE*). Разом з тим, установи чорної металургії проводили власні ДіР, вкладаючи від 300 тис. до 400 тис. фунтів стерлінгів, зокрема спрямовуючи ресурси на інноваційний розвиток компонентів для автопрому.

І незабаром конкуренція досягла точки свого розвитку, коли ринок став занадто малим для росту продуктивності. ... Але настає момент, коли індустрія, якщо вона взагалі хоче досягти успіху і не вчинити загальне самогубство, має здійснити певну раціоналізацію, а це зазвичай відбувається за аналогією з картелями й трастами" (*Motor Industry*, 1946, с. 1606). Водночас члени парламенту вказували, що необхідна раціоналізація промисловості загалом, адже автомобільна промисловість сама собою не є самодостатньою галуззю, а лише одним зі споживачів матеріалів і каналів споживання продукції різних галузей – найбільшими постачальниками є металурги та машинобудівники, тому доцільно мати деяку міру раціоналізації промисловості (*Motor Industry*, 1946, с. 1603).

Враховуючи аргументи, уряд заохотив співпрацю між незалежними фірмами, вважаючи, що це призведе до злиття та підвищення ефективності (*Dunnett*, 2013, с. 56). У 1952 р. автовиробники *Austin* і *Morris* об'єдналися, утворивши Британську автомобільну корпорацію (*BMC*), яка володіла більш ніж 1/3 ринку. Також у ранній післявоєнний період відбулася певна вертикальна інтеграція, оскільки компанії поглинули своїх постачальників компонентів, у результаті *Pressed Steel* залишилася єдиним незалежним виробником корпусів. Компанія *Rootes* була поглинена компанією *Singer* у 1955 р., у 1960 р. відбулося придбання *Daimler* компанією *Jaguar* та поглинання у 1961 р. *Standard Triumph International* компанією з виробництва комерційних автомобілів *Leyland*. Як зазначено у праці (*Willman, Winch*, 1985, с. 4), хоча уряд не брав активної участі в жодній з цих подій, він загалом виступав за раціоналізацію галузі для досягнення ефекту масштабу (серед іншого, він сприяв *Ford* у купівлі *Briggs* – заводу з виробництва кузовів, надавши частину коштів для реалізації угоди).

Завдяки зазначеним заходам, за сприятливої кон'юнктури зовнішніх ринків після Другої світової війни, британська автомобільна індустрія на початку 1950-х рр. продемонструвала помітні успіхи.

Зміни у законодавстві та запровадження заходів з *перевлаштування промисловості* вплинули на розширення британського автопрому, яке здебільшого сталося у регіонах, віддалених від традиційних центрів цієї галузі, – в Уест-Мідлендсі та Південному Сході. Поєднання "батого" стосовно відмови у видачі сертифіката промислового розвитку та "пряника" від держави у вигляді субсидій та позик на перевлаштування й реалізацію інвестиційних проєктів спонукало виробників автопрому розмістити потужності на територіях розвитку (*Willman, Winch*, 1985).

Пролонгація *імпортних мит* МакКенна та загальна тарифна політика уряду країни щодо імпорту, що спрямована на захист індустрії (Саліхова, Крехівський, 2022), дозволили британським виробникам мати значну частину внутрішнього ринку та стабільні продажі. Обмеження поставок іноземних автомобілів надало британським виробникам особливо дешевших класів машин отримати більший

ринок збуту і, таким чином, дало змогу наростити масштаби та продавати дешевше свою продукцію, ніж за системи вільного імпорту. Як обґрунтовано у праці (Крехівський, 2023b), через вплив на розмір і структуру внутрішнього ринку шляхом регулювання імпорту за допомогою мит, держава сприяла не лише збільшенню ефективності виробництва, а й стимулювала його розширення, що забезпечило постійною та добре оплачуваною роботою тисячі британців, які в іншому випадку поповнили б ряди безробітних і створили додаткове навантаження у вигляді податків на інші галузі.

Завдяки запровадженню *квот на експорт* поставки британських комерційних автомобілів майже подвоїлися, а легкових – зросли втричі в період 1946–1949 рр.; у 1951 р. – досягли рекордного рівня у дві третини виробництва (*Motor Car Industry*, 1957). У 1959 р. експорт сягав 697 тис. приватних та комерційних автомобілів на суму 310 млн фунтів стерлінгів (для порівняння: у 1938 р. було експортовано лише 84 тис. шт. на суму 11 млн фунтів стерлінгів). Загальна вартість усієї продукції, експортованої британським автопромом у 1959 р., на той час досягла історичного максимуму – майже 550 млн фунтів стерлінгів, що становило 16 % загального обсягу надходжень експорту товарів Великобританії (*Motor Industry*, 1960).

Унаслідок змін у системі *оподаткування авто*, а також через запровадження *державної допомоги на реалізацію ДіР* на майданчику *MIRA* відбулися технологічні інновації: вдосконалення наявних та створення нових моделей автомобілів на базі національних інноваційних надбань. Завдяки цьому на початку 1950-х рр. британський автопром вперше вийшов зі своєю продукцією на ринок США. Коли виявилось, що базова конструкція є гарною, а надійність дрібних вузлів і деталей не зовсім відповідала вимогам нового ринку, проведення додаткових ДіР за фінансової допомоги держави через *MIRA* сприяли тому, що британські моделі за 10 років стали більш надійними, економічно безпечними та тихими, а продажі автомобілів у США зросли з 20 000 на рік до 250 000 до 1960 р. (*Capital Investment in Industry*, 1960). Зазначені податкові зміни вплинули також на оптимізацію асортименту, спонукаючи великих виробників звужити модельний ряд і таким чином отримати ефект масштабу та зниження питомих витрат. Зміни в оподаткуванні також стали важелем раціоналізації структури промисловості (*Dunnett*, 2013).

Отже, завдяки цілеспрямованій політиці керівництва держави та сприятливій кон'юктурі світового ринку у галузі відбувся бум: зростання сягало 17 % на рік з 1951 р. по 1957 р.; автопром став найбільшим джерелом іноземної валюти після війни і найбільшим постачальником автомобілів на світовий ринок (лише у квітні 1956 р. Західна Німеччина випередила британців). У виробництві легкових автомобілів

зайнятість досягла понад 300 тис. працівників, а з урахуванням допоміжних виробництв, що виготовляли деталі та аксесуари, – понад 500 тис. осіб. Капіталовкладення становили щонайменше 120 млн фунтів, а чистий прибуток у 1955 р. – щонайменше 30 млн фунтів стерлінгів "Ми маємо індустрію, яка є основою нашої економіки", – констатували на Парламентських дебатах 1957 р. (*Motor Car Industry*, 1957, с. 726). Наприкінці 1950-х рр. зазначали: "Галузь розрослася до невпізнанності і є однією з найважливіших у країни" (*Maxcy*, 1959, с. 11).

Дотепер автомобільна промисловість залишається життєво важливою частиною економіки Великої Британії. Пов'язане з автомобілебудуванням виробництво забезпечує товарообіг у розмірі 67 млрд фунтів стерлінгів та додану вартість у розмірі 14 млрд фунтів стерлінгів. Зайнятість у виробництві автомобілів – більш ніж 182 000 осіб, а також близько 780 000 осіб – у суміжних виробництвах. Щороку у ДіР інвестується близько 3 млрд фунтів стерлінгів. Понад 25 компаній випускають більше ніж 70 моделей автомобілів. У 2022 р. у Великій Британії побудовано понад 775 014 автомобілів, 101 600 комерційних транспортних засобів та 1.5 млн двигунів. Вісім з 10 автомобілів, вироблених у Великій Британії, експортуються за кордон на 130 різних ринків по всьому світу (10 % загального обсягу товарного експорту країни) (*UK Automotive*, 2023).

Висновки

Виявлені відповідно до мети статті засади та механізми політики Великої Британії щодо національної промисловості та уроки перетворення ключових індустрій, зокрема автомобілебудування, на джерело соціально-економічної та фінансової стабільності у повоєнному відновленні після Другої світової війни дозволяють зробити такі висновки для України.

Якісне інформаційно-аналітичне забезпечення (оцінки стану, перспектив та перешкод розвитку промисловості загалом та ключових індустрій зокрема) з боку фахівців, що володіють знаннями про особливості технологій виробництва та кон'юнктури внутрішнього й зовнішнього ринку (спираючись, серед іншого, на первинні дані господарюючих суб'єктів за галузями) сприятиме визначенню органами виконавчої влади реалістичних цілей та ресурсів для їхнього досягнення у повоєнному відновленні економіки України.

Визначення пріоритетом державної політики галузей промисловості, де компанії мають високий рівень локалізації виробництва в Україні та, спираючись на власні науково-технічні розробки, випускають інноваційні продукти з конкурентними перевагами на ринку, дозволить сфокусувати обмежені ресурси на драйверах повоєнного відновлення економіки України.

Перегляд чинних нормативно-правових актів, регулюючих діяльності промислових підприємств, та ухвалення нових, відповідно до потреб повоєнного відновлення, створить юридичне підґрунтя для запровадження довгострокової політики держави щодо національної промисловості, а також сприятиме реалізації довгострокових стратегій бізнесу в Україні.

Зміни в організаційно-інституційному забезпеченні розвитку промисловості та зокрема створення дорадчо-консультаційного органу уряду (на майданчику міністерства, відповідального за формування та реалізацію промислової політики) дасть змогу на засадах соціального діалогу з ключовими стейкхолдерами визначити інвестиційно-інноваційні пріоритети та сформулювати рекомендації з механізмів державної політики щодо індустрії, оперативно реалізувати їх та своєчасно коригувати з погляду нових викликів.

Фокусування економічної політики на досягненні високого рівня зайнятості з опорою на національну промисловість та запровадження відповідних механізмів (зокрема дозвільні сертифікати промислового розвитку, з одного боку, та державної допомоги у вигляді грантів та позик на інвестиційні проекти – з іншого), дасть змогу розширити наявні й створити нові виробництва у регіонах України (визначених державою як пріоритетні). Це сприятиме працевлаштуванню місцевого населення, тимчасово переміщених осіб і ветеранів, збільшить доходи, скоротить бідність та соціальну напругу, забезпечить рівномірний розвиток регіонів на надходження до бюджетів усіх рівнів.

Орієнтація промислових виробників на збільшення експорту через встановлення квот, з одного боку, та фінансових стимулів – з іншого, дасть змогу збільшити валютні надходження для покриття зростаючих витрат (на придбання необхідних споживчих товарів, зокрема лікарські засоби та медичні вироби, та товарів виробничого призначення – вихідних продуктів для промисловості й засобів виробництва) для форсованої модернізації та структурної перебудови національного господарства. Це також оздоровить платіжний баланс країни, сприятиме фінансовій стабільності та економічній безпеці.

Запровадження державної допомоги на реалізацію ДіР-проектів бізнесу, заохочення промисловців до спільних проектів із залученням наукових установ й закладів вищої освіти дасть змогу виробникам, сформувавши мережі комплементарних активів й компетенцій, здійснювати технологічні інновації, що забезпечить їм унікальні конкурентні переваги на ринку. Поряд з цим створення в Україні базових виробничо-орієнтованих наукових установ для акумулювання ресурсів з проведення прикладних досліджень у сфері передових технологій на принципах державно-приватного партнерства сприятиме реалізації

масштабних проєктів, розробці та випуску високотехнологічних промислових товарів, конкурентоспроможних на зовнішніх ринках.

Запровадження імпорتنих тарифів в умовах війни та повоєнного відновлення здатне вплинути на економічні показники промисловості та зайнятість, знизити ціни виробників, залучити іноземних інвесторів та технології, розширити рівень локалізації виробництва промислових товарів і скоротити імпорт їх аналогів.

Безумовно, щодо запровадження імпорتنих мит Україна нині має значно вужчий простір для маневру, ніж свого часу мала Велика Британія. Адже набуття членства в СОТ, Угода про асоціацію з ЄС і вже прийняті відповідно до цього законодавчі та нормативні акти накладають певні обмеження на протекціоністські механізми політики. Проте через триваючу повномасштабну збройну агресію на підставі пропозиції Ради національної безпеки і оборони України в країні введено воєнний стан, і цей факт дає підстави для запровадження економічних заходів щодо захисту індустрій, які Україна вважає необхідними для гарантування власної безпеки, з погляду подальших положень ГАТТ 1947 (1994) та Угоди про асоціацію між Україною та ЄС:

Стаття XXI. Винятки з міркувань безпеки: "Ніщо в цій Угоді не повинно тлумачитися ... b) як перешкода будь-якій стороні у здійсненні будь-яких дій, які вона вважає необхідними для захисту суттєвих інтересів своєї безпеки,... iii) що вживаються під час війни чи інших надзвичайних обставин у міжнародних відносинах" (*General Agreement on Tariffs and Trade, 1947*);

Стаття 472. Заходи, пов'язані з суттєвими інтересами безпеки: "Ніщо в цій Угоді не перешкоджає Стороні вживати будь-яких заходів:... c) які вона вважає необхідними для забезпечення власної безпеки, у випадку серйозних внутрішніх безпорядків, які порушують закон і громадський порядок, під час війни або серйозного міжнародного напруження, яке становить загрозу війни" (*Association Agreement between the European Union and the European Atomic Energy Community and their Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part, 2014*).

Варто звернути увагу на сучасний досвід керівництва США, яке завдяки інтересам національної безпеки у 2018 р. запровадило мита у 25 % на імпорт продукції зі сталі та 10 % – з алюмінію. Експерти СОТ, аналізуючи таке рішення, у своїх доповідях зазначили, що тарифи та квоти на імпорт сталі та алюмінію, встановлені США, не підпадають під дію винятків щодо безпеки, визначених у статті XXI ГАТТ 1994 р. Проте у заяві від 27 січня 2023 р. перед засіданням Органу з врегулювання спорів СОТ представники Сполучених Штатів рішуче заявили, що "не поступляться прийняттям рішень щодо своєї основної безпеки

групам COT" (*United States Notifies Intent to Appeal WTO Panel Reports on Section 232 Steel and Aluminum Measures, 2023*)¹⁵.

Отже, беручи за приклад рішучість британського уряду та парламенту у процесі повоєнного відновлення економіки, де ключову роль відігравали індустрії з високим експортним потенціалом, необхідно переосмислити поточну політику України та визначити пріоритети й майбутні заходи забезпечення соціально-економічної та фінансової стабільності й росту з опорою на національну промисловість, що є перспективою подальших досліджень.

Автор висловлює подяку д. е. н. О. Б. Саліховій за наукове консультування і поради у процесі роботи над статтею.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	REFERENCE
Advisory committees in British government. (1960). <i>Political and Economic Planning</i> . Allen & Unwin.	Advisory committees in British government. (1960). <i>Political and Economic Planning</i> . Allen & Unwin.
Association Agreement between the European Union and the European Atomic Energy Community and their Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part). Взято 20 жовтня 2023 з https://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/treaties-agreements/agreement/?id=2013005	Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part. https://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/treaties-agreements/agreement/?id=2013005
Barnett, C. (1996). <i>The audit of war: the illusion & reality of Britain as a great nation</i> . Pan.	Barnett, C. (1996). <i>The audit of war: the illusion & reality of Britain as a great nation</i> . Pan.
Bowers, J. K., & Gunawardena, A. (1977) <i>Industrial Development Certificates and Regional Policy</i> . <i>The Bulletin of Economic Research</i> , Vol., Issue 2, 112-122. https://doi.org/10.1111/j.1467-8586.1977.tb00416.x	Bowers, J. K., & Gunawardena, A. (1977) <i>Industrial Development Certificates and Regional Policy</i> . <i>The Bulletin of Economic Research</i> , Vol., Issue 2, 112-122. https://doi.org/10.1111/j.1467-8586.1977.tb00416.x
Bristow, J. (1954). <i>New Laboratory of the Motor Industry Research Association</i> . <i>Nature</i> 173, 1117–1119. https://doi.org/10.1038/1731117a0	Bristow, J. (1954). <i>New Laboratory of the Motor Industry Research Association</i> . <i>Nature</i> 173, 1117–1119. https://doi.org/10.1038/1731117a0
Capital Investment In Industry. (1960). <i>The Parliamentary Debates (Hansard)</i> . House of Lords official report. Vol. 622, debated on 26 April 1960. HMSO.	Capital Investment In Industry. (1960). <i>The Parliamentary Debates (Hansard)</i> . House of Lords official report. Vol. 622, debated on 26 April 1960. HMSO.

¹⁵ Сполучені Штати також повідомили про свій намір вирішити це фундаментальне питання поза процедурами врегулювання суперечок, зокрема підняти його в рамках "дискусій щодо реформи системи вирішення суперечок COT" та "прагнути авторитетного тлумачення статті XXI ГАТТ 1994 року". "Ми вважаємо, що членам необхідно прояснити та прийняти найважливіші винятки з міркувань безпеки", – заявили у США.

Distribution of Industry Act 1945. Взято 20 жовтня 2023 https://vlex.co.uk/vid/distribution-of-industry-act-808442285	Distribution of Industry Act 1945. https://vlex.co.uk/vid/distribution-of-industry-act-808442285
Dunnett, P. (2013). <i>The Decline of the British Motor Industry. The Effects of Government Policy, 1945-79.</i> Routledge.	Dunnett, P. (2013). <i>The Decline of the British Motor Industry. The Effects of Government Policy, 1945-79.</i> Routledge.
General Agreement on Tariffs and Trade (GATT 1947). https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/gatt47_01_e.htm	General Agreement on Tariffs and Trade (GATT 1947). https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/gatt47_01_e.htm
Grimsdale, P. (2019). <i>High Performance: When Britain Ruled the Roads.</i> Simon and Schuster.	Grimsdale, P. (2019). <i>High Performance: When Britain Ruled the Roads.</i> Simon and Schuster.
Industrial Organisation and Development Act 1947. Взято 16 жовтня 2023 з https://vlex.co.uk/vid/industrial-organisation-and-development-808217869	Industrial Organisation and Development Act 1947. https://vlex.co.uk/vid/industrial-organisation-and-development-808217869
Mallett, O., & Wapshott, R. (2020). <i>A History of Enterprise Policy: Government, Small Business and Entrepreneurship</i> (1st ed.). Routledge. https://doi.org/10.4324/9780429442483	Mallett, O., & Wapshott, R. (2020). <i>A History of Enterprise Policy: Government, Small Business and Entrepreneurship</i> (1st ed.). Routledge. https://doi.org/10.4324/9780429442483
Maxcy, G., & Silberston, A. (2017). <i>The Motor Industry</i> Taylor & Francis.	Maxcy, G., & Silberston, A. (2017). <i>The Motor Industry</i> Taylor & Francis.
Motor Car Industry. (1957). <i>The Parliamentary Debates (Hansard). House of Lords official report. Volume 565, debated on 22 February 1957. Great Britain. Parliament. House of Lords. HMSO.</i>	Motor Car Industry. (1957). <i>The Parliamentary Debates (Hansard). House of Lords official report. Volume 565, debated on 22 February 1957. Great Britain. Parliament. House of Lords. HMSO.</i>
Motor Industry (Home Quota Scheme). (1952). <i>Parliamentary Debates (Hansard). House of Commons official report. Volume 502, debated on 23 June 1952. Great Britain. Parliament. House of Commons HMSO.</i>	Motor Industry (Home Quota Scheme). (1952). <i>Parliamentary Debates (Hansard). House of Commons official report. Volume 502, debated on 23 June 1952. Great Britain. Parliament. House of Commons. HMSO.</i>
Motor Industry (Prospects). (1952). <i>Parliamentary Debates (Hansard). House of Commons official report. Volume 501, debated on 30 May 1952. Great Britain. Parliament. HMSO.</i>	Motor Industry (Prospects). (1952). <i>Parliamentary Debates (Hansard). House of Commons official report. Volume 501, debated on 30 May 1952. Great Britain. Parliament. HMSO.</i>
Motor Industry. (1946). <i>Parliamentary Debates (Hansard). House of Commons official report. Volume 421, debated on 05 April 1946. Great Britain. Parliament. House of Commons. HMSO.</i>	Motor Industry. (1946). <i>Parliamentary Debates (Hansard). House of Commons official report. Volume 421, debated on 05 April 1946. Great Britain. Parliament. House of Commons. HMSO.</i>
Motor Industry. (1960) <i>Parliamentary Debates (Hansard). House of Commons official report, Volume 631. debated on 6 December 1960. Great Britain. Parliament. House of Commons. HMSO.</i>	Motor Industry. (1960). <i>Parliamentary Debates (Hansard). House of Commons official report, Volume 631. debated on 6 December 1960. Great Britain. Parliament. House of Commons. HMSO.</i>

Otsubo, S. T., & Otchia, C. S. (Eds.). (2020). <i>Designing Integrated Industrial Policies Volume I: For Inclusive Development in Asia</i> (1st ed.). Routledge. https://doi.org/10.4324/9781003020233	Otsubo, S. T., & Otchia, C. S. (Eds.). (2020). <i>Designing Integrated Industrial Policies Volume I: For Inclusive Development in Asia</i> (1st ed.). Routledge. https://doi.org/10.4324/9781003020233
Plowden, W. (1971). <i>The Motor Car and Politics, 1896-1970</i> . Bodley Head.	Plowden, W. (1971). <i>The Motor Car and Politics, 1896-1970</i> . Bodley Head.
Questions Asked and Answered in Parliament (1945). <i>The Board of Trade Journal</i> . 1 December 1945. P.664-665.	Questions Asked and Answered in Parliament (1945). <i>The Board of Trade Journal</i> . 1 December 1945. 664-665.
Royal Commission on the Distribution of the Industrial Population. Report. (1940). HMSO.	Royal Commission on the Distribution of the Industrial Population. Report. (1940). HMSO.
Schito, M. (2021). A Sectoral Approach to the Politics of State Aid in the European Union: An Analysis of the European Automotive Industry. <i>Journal of Industry, Competition and Trade</i> 21, 1–31. https://doi.org/10.1007/s10842-020-00348-y	Schito, M. (2021). A Sectoral Approach to the Politics of State Aid in the European Union: An Analysis of the European Automotive Industry. <i>Journal of Industry, Competition and Trade</i> 21, 1–31. https://doi.org/10.1007/s10842-020-00348-y
Taxation of Motor Vehicles (1947). <i>The Parliamentary Debates (Hansard)</i> : House of Lords official report. Volume 146, debated on 12 March 1947. Great Britain. Parliament. House of Lords. HMSO.	Taxation of Motor Vehicles. (1947). <i>The Parliamentary Debates (Hansard)</i> : House of Lords official report. Volume 146, debated on 12 March 1947. Great Britain. Parliament. House of Lords. HMSO.
Tiratsoo, N., & Tomlinson, J. (1993). <i>Industrial efficiency and state intervention: Labour 1939-51</i> . Routledge.	Tiratsoo, N., & Tomlinson, J. (1993). <i>Industrial efficiency and state intervention: Labour 1939-51</i> . Routledge.
Town and Country Planning Act 1947. Взято 20 жовтня 2023 з https://vlex.co.uk/vid/town-and-country-planning-808312273	Town and Country Planning Act 1947. https://vlex.co.uk/vid/town-and-country-planning-808312273
UK Automotive. Взято 20 жовтня 2020 з https://www.smmr.co.uk/industry-topics/uk-automotive/	UK Automotive. https://www.smmr.co.uk/industry-topics/uk-automotive/
United States Notifies Intent to Appeal WTO Panel Reports on Section 232 Steel and Aluminum Measures. (2020, 30 January). URL: https://www.wiley.law/alert-United-States-Notifies-Intent-to-Appeal-WTO-Panel-Reports-on-Section-232-Steel-and-Aluminum-Measures	United States Notifies Intent to Appeal WTO Panel Reports on Section 232 Steel and Aluminum Measures. (2020, 30 January). https://www.wiley.law/alert-United-States-Notifies-Intent-to-Appeal-WTO-Panel-Reports-on-Section-232-Steel-and-Aluminum-Measures
Wardley-Kershaw, Julia, & Schenk-Hoppé, Klaus R. (2022). Economic Growth in the UK: Growth's Battle with Crisis. <i>Histories</i> , 2, 374-404. https://doi.org/10.3390/histories2040028	Wardley-Kershaw, Julia, & Schenk-Hoppé, Klaus R. (2022). Economic Growth in the UK: Growth's Battle with Crisis. <i>Histories</i> , 2, 374-404. https://doi.org/10.3390/histories2040028
Whisler, Timothy R. (1999). <i>The British Motor Industry, 1945-94: A Case Study in Industrial Decline</i> . OUP Oxford.	Whisler, Timothy R. (1999). <i>The British Motor Industry, 1945-94: A Case Study in Industrial Decline</i> . OUP Oxford.

Willman, P., & Winch, G. (1985). Innovation and Management Control: Labour Relations at BL Cars. CUP Archive.	Willman, P., & Winch, G. (1985). Innovation and Management Control: Labour Relations at BL Cars. CUP Archive.
Wilson, J. F., Toms, S., & Jones, I. (Eds.). (2021). The Role of Governments in Markets: Interventions and Unexpected Consequences in Industrial History (1st ed.). Routledge. https://doi.org/10.4324/9780429399800	Wilson, J. F., Toms, S., & Jones, I. (Eds.). (2021). The Role of Governments in Markets: Interventions and Unexpected Consequences in Industrial History (1st ed.). Routledge. https://doi.org/10.4324/9780429399800
Дугінець, Г., & Колодко, Н. (2023). Економічне відновлення та розвиток країн після збройних конфліктів: досвід для України. <i>Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право</i> . 2023. 5. 46-65. Серія: Економічні науки. https://doi.org/10.31617/3.2023(130)04	Duginets G., & Kolodko H. (2023). Economic recovery and development of countries after armed conflicts: experience for Ukraine. <i>Foreign trade: economics, finance, law</i> . 130(5), 46–65. https://doi.org/10.31617/3.2023(130)04
Іванов С. В. (2019). Економічне відновлення і розвиток країн після збройних конфліктів та воєн: невтрачені можливості для України. <i>Економіка України</i> . 1, 75-89. https://doi.org/10.15407/economyukr.2019.01.075	Ivanov S. V. (2019). Economic recovery and development of countries after armed conflicts and wars: unmissable opportunities for Ukraine. <i>Economy of Ukraine</i> , 1, 75-89. https://doi.org/10.15407/economyukr.2019.01.075
Кіндзерський Ю. (2023) Можливості застосування концепції підприємницької держави для забезпечення структурно-інноваційних трансформацій при повоєнній відбудові економіки України. <i>Економічний аналіз</i> . Т. 33. № 1. С. 37-45. https://doi.org/10.35774/econa2023.01.037	Kindzerskyi, Y. (2023). Possibilities of applying the concept of an entrepreneurial state to ensure structural and innovative transformations during the post-war recovery of Ukraine's economy. <i>Economic Analysis</i> , 33, 1, 37-45. https://doi.org/10.35774/econa2023.01.037
Крехівський О. В. (2023а) Залежності та шляхи їх усунення: минуле, які перегукується із сучасністю. <i>Економіка і прогнозування</i> . № 1. С. 31-75. https://doi.org/10.15407/eip2023.01.031	Krehivskyi, O.V. (2023a). Dependences and ways to eliminate them: a past that resonates with the present. <i>Economy and forecasting</i> , 1, 31-75. https://doi.org/10.15407/eip2023.01.031 .
Крехівський О. В. (2023b) Протекціонізм як детермінанта розвитку автомобілебудування Великої Британії. <i>Економіка України</i> . 2023. № 10. С. 58-82. https://doi.org/10.15407/economyukr.2023.10.058	Krehivskyi, O.V. (2023b). Protectionism as Determinant of the Development of Automobile Manufacturing in Great Britain. <i>Ukraine economy</i> , 10, 58-82. https://doi.org/10.15407/economyukr.2023.10.058
Крехівський, О. В., & Саліхова О. Б. (2022). Повоєнна модернізація промисловості: зовнішні та внутрішні ресурси. <i>Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право</i> . Серія: Економічні науки. 6, 101–121. https://doi.org/10.31617/3.2022(125)06	Krehivskyi, O.V. & Salikhova, O.B. (2022). Post-war industrial modernization: external and domestic resources. <i>Foreign trade: economics, finance, law</i> . Series: Economic Sciences, 6, 101-121. https://doi.org/10.31617/3.2022(125)06
Мазаракі, А., & Мельник, Т. (2022а). Світове господарство: виклики російсько-української війни. <i>Scientia-Fructuosa</i> , 143(3), 4–35. https://doi.org/10.31617/visnik.knute.2022(143)01	Mazaraki, A., & Melnyk, T. (2022a). The world economy: the challenges of the Russian-Ukrainian war. <i>Scientia-Fructuosa</i> , 143(3), 4–35. https://doi.org/10.31617/visnik.knute.2022(143)01
Мазаракі, А., & Мельник, Т. (2022b). Економічна безпека України в умовах російської агресії. <i>Scientia-Fructuosa</i> , 145(5), 4–28. https://doi.org/10.31617/1.2022(145)01	Mazaraki, A., & Melnyk, T. (2022b). Economic security of Ukraine under the conditions of russian aggression. <i>Scientia-Fructuosa</i> , 145(5), 4–28. https://doi.org/10.31617/1.2022(145)01

<p>Міжнародний історичний досвід повоєнної реконструкції економіки: уроки для України Матеріали міжнародної науково-практичної конференції 27 квітня 2023 р. Взято 11 листопада 2023 з http://ief.org.ua/wpcontent/uploads/2023/05/Mizhnar-istor-dosvid-povojen-rekonstrukcii-uroky-dla-Ukrainy.pdf</p>	<p>International historical experience of post-war economic reconstruction: lessons for Ukraine. Proceedings of the International Scientific and Practical Conference April 27, 2023: http://ief.org.ua/wpcontent/uploads/2023/05/Mizhnar-istor-dosvid-povojen-rekonstrukcii-uroky-dla-Ukrainy.pdf</p>
<p>Прем'єр-міністр назвав 10 пріоритетів Уряду на 2023 рік. https://www.kmu.gov.ua/news/premier-ministr-nazvav-10-priorytetiv-uriadu-na-2023-rik</p>	<p>The Prime Minister has outlined 10 Government priorities for 2023 https://www.kmu.gov.ua/news/premier-ministr-nazvav-10-priorytetiv-uriadu-na-2023-rik</p>
<p>Саліхова О. (2021). Залежність Великої Британії від імпорту з Німеччини. Відповіді на виклики Першої світової війни. <i>Історія народного господарства та економічної думки України</i>, 54, 37-74. https://doi.org/10.15407/ingedu2021.54.037</p>	<p>Salikhova, O. (2021). British dependence on German imports. Responses to the challenges of the World War I. <i>History of economics and economic thought of Ukraine</i>, 54, 37-74. https://doi.org/10.15407/ingedu2021.54.037</p>
<p>Саліхова О., & Крехівський О. (2022). Держава у повоєнній розбудові індустрії та відновленні економіки: історичні паралелі та рекомендації для України. <i>Економіка та прогнозування</i>, 4, 7-42. https://doi.org/10.15407/eip2022.04.007</p>	<p>Salikhova, O., & Krehivskiy O. (2022). The state in the post-war industrial recovery and economic renewal: historical parallels and recommendations for Ukraine. <i>Economics and forecasting</i>, 4, 7-42. https://doi.org/10.15407/eip2022.04.007</p>
<p>Сіденко В. Р. (2023). Війна в Україні як точка біфуркації у глобальному розвитку: відтворення минулого versus творення майбутнього. <i>Економіка і прогнозування</i>, 1, 7-30. https://doi.org/10.15407/eip2023.01.007</p>	<p>Sidenko V.R. War in Ukraine as a bifurcation point in global development: rhyming with the past versus creating the future. <i>Economics and forecasting</i>, 2023, 1, 7-30. https://doi.org/10.15407/eip2023.01.007</p>
<p>Сіденко, С. В. (2022). Пріоритети й чинники інноваційної політики: досвід окремих країн Східної Азії і стратегічні імперативи для післявоєнної відбудови України. <i>Економіка України</i>, (11), 47-75. https://doi.org/10.15407/economyukr.2022.11.047</p>	<p>Sidenko, S. (2022). Priorities and factors of innovative policy: the experience of some East Asian countries and strategic imperatives for the post-war reconstruction of Ukraine. <i>Economy of Ukraine</i>, (11): 47-75 https://doi.org/10.15407/economyukr.2022.11.047</p>

Конфлікт інтересів: Автор не має фінансових чи нефінансових конфліктів інтересів щодо цієї публікації; не має відносин з державними органами, комерційними або некомерційними організаціями, які могли б бути зацікавлені у поданні цієї точки зору.

Автор не отримував прямого фінансування для цього дослідження.

Крехівський О. Повоєнне відновлення промисловості: уроки Великої Британії. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2023. № 6. С. 89-111. Серія. Економічні науки. [https://doi.org/10.31617/3.2023\(131\)06](https://doi.org/10.31617/3.2023(131)06)

Надійшла до редакції 01.11.2023.

Отримано з доопрацювання 07.11.2023.

Прийнято до друку 14.11.2023.

Публікація онлайн 22.12.2023.