

## Державна економічна політика у сфері автомобілебудування

*Ліпич Л. Г.<sup>1</sup>, Балик А. В.<sup>2</sup>, Клімковський С. Р.<sup>3</sup>, Панахид М. М.<sup>4</sup>,  
Гудзь А. О.<sup>5</sup>, Довгополов А. О.<sup>6</sup>*

Опубліковано	Секція	УДК
30.11.2023	Економіка	343

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.13466350>

Ліцензовано за умовами Creative Commons BY 4.0 International license

**Анотація.** У статті здійснюється комплексний аналіз державної економічної політики у сфері автомобілебудування, з акцентом на її вплив на інновації, зайнятість, екологічну ситуацію та регіональний розвиток. Розглянуто основні напрями політики, що включають державну підтримку через фінансові інструменти, регуляторні механізми та податкові пільги. Окрему увагу приділено ефективності цих заходів у контексті розвитку нових технологій та інновацій у галузі. Стаття також аналізує соціально-економічні аспекти, такі як вплив на рівень зайнятості, підвищення кваліфікації працівників та створення нових робочих місць, що є критично важливим для стабільності ринку праці.

Екологічний аспект державної політики досліджується через призму впливу на навколишнє середовище, зокрема, через впровадження екологічних стандартів та технологій, що знижують викиди забруднюючих речовин. Регулювання в цьому контексті забезпечує зменшення негативного впливу автомобільної промисловості на екосистеми.

Висвітлено також вплив політики на регіональний розвиток, де відзначено значну роль державної підтримки у стимулюванні регіонального інвестиційного клімату та розвитку інфраструктури. Зазначено, що інтеграція міжнародного досвіду та адаптація до національних умов можуть суттєво підвищити ефективність державних заходів у автомобілебудуванні.

Узагальнено, що успіх державної економічної політики у сфері автомобілебудування визначається здатністю забезпечити баланс між економічними, соціальними та екологічними аспектами.

**Ключові слова:** автомобілебудування, автомобільна промисловість, державна економічна політика, регуляторні механізми, фінансові інструменти.

### State economic policy in the field of automobile manufacturing

**Abstract.** The automotive industry is a strategic sector that drives the development of related industries and generates significant added value. Effective government policy ensures the competitiveness of national manufacturers, stimulates the adoption of innovations and

<sup>1</sup> доктор економічних наук, професор, кафедра підприємництва, торгівлі та логістики, Луцький національний технічний університет, <https://orcid.org/0000-0002-9059-7271>

<sup>2</sup> аспірант ЗВО «Львівський університет бізнесу та права», <https://orcid.org/0009-0001-8566-2243>

<sup>3</sup> аспірант ЗВО «Львівський університет бізнесу та права», <https://orcid.org/0009-0009-3047-5908>

<sup>4</sup> аспірант ЗВО «Львівський університет бізнесу та права», <https://orcid.org/0009-0006-0667-6492>

<sup>5</sup> аспірант ЗВО «Львівський університет бізнесу та права», <https://orcid.org/0009-0003-1167-510X>

<sup>6</sup> аспірант ЗВО «Львівський університет бізнесу та права», <https://orcid.org/0009-0008-2121-6923>

environmentally friendly technologies, and reduces the negative impact on the environment. Additionally, supporting this sector promotes the development of transport infrastructure, enhancing the quality of logistics and transportation services. Thus, formulating effective policies in the automotive industry is a key factor for sustainable economic development and improving the quality of life. This article provides a comprehensive analysis of government economic policy in the automotive sector, emphasizing its impact on innovation, employment, environmental conditions, and regional development. It examines the main policy directions, including government support through financial instruments, regulatory mechanisms, and tax incentives. Special attention is given to the effectiveness of these measures in fostering the development of new technologies and innovations in the industry. The article also analyzes socio-economic aspects, such as the impact on employment levels, workforce skill enhancement, and job creation, which are critically important for labor market stability.

The environmental aspect of government policy is studied through its impact on the environment, particularly through the implementation of environmental standards and technologies that reduce pollutant emissions. Regulation in this context ensures the mitigation of the automotive industry's negative impact on ecosystems.

The article also highlights the influence of policy on regional development, noting the significant role of government support in stimulating regional investment climate and infrastructure development. It is noted that integrating international experience and adapting it to national conditions can significantly enhance the effectiveness of government measures in the automotive industry.

In summary, the success of government economic policy in the automotive sector is determined by its ability to balance economic, social, and environmental aspects.

**Keywords:** automotive industry, automotive sector, government economic policy, regulatory mechanisms, financial instruments.

### Вступ

Автомобілебудування є стратегічною галуззю, яка сприяє розвитку суміжних секторів і створює значну додану вартість. Ефективна державна політика забезпечує конкурентоспроможність національних виробників, стимулює впровадження інновацій та екологічно чистих технологій, знижуючи негативний вплив на довкілля. Крім того, підтримка цієї галузі сприяє розвитку транспортної інфраструктури, що підвищує якість логістики та транспортних послуг. Таким чином, формування ефективної політики в сфері автомобілебудування є ключовим фактором сталого економічного розвитку та покращення якості життя населення.

Метою даної роботи є дослідження та аналіз державної економічної політики у сфері автомобілебудування, визначення її впливу на економічний розвиток країни, конкурентоспроможність національних виробників, технологічний прогрес та екологічну стійкість. Досягнення цієї мети передбачає виконання наступних завдань:

- аналіз сучасного стану автомобілебудування, основних тенденцій та викликів, з якими стикаються національні виробники;
- дослідження впливу економічних інструментів та регуляторних заходів на розвиток автомобілебудування;
- визначення факторів, що впливають на міжнародну конкурентоспроможність національних виробників;
- вивчення ролі державної політики у стимулюванні впровадження інноваційних та екологічно чистих технологій в автомобілебудуванні.

### Результати

Автомобільна промисловість України зіткнулася з рядом значних викликів, обумовлених політичними, соціальними та економічними факторами. Позитивний вплив автомобілебудування на розвиток національної економіки та підвищення економічної активності, а також стратегічне значення цієї галузі є загально визнаними. Автомобілебудування залишається однією з провідних галузей світової економіки. Станом на 2021 р. обсяг світового ринку автомобілебудування становив приблизно 2,8 трлн доларів США, а частка цієї галузі у світовому ВВП складала близько 3,6%, тобто кожен тридцятий долар глобального ВВП створюється саме в автомобілебудуванні. Незважаючи на світову економічну рецесію через пандемію COVID-19, у першому півріччі 2023 р. загальне виробництво автомобільних транспортних засобів у світі зросло на 12% порівняно з 2022 р.. До п'ятірки найбільших світових виробників увійшли Китай, США, Японія, Індія та Південна Корея. Зберігається стабільна тенденція до зростання ринку електромобілів [1, с. 13].

Важливість автомобілебудування для України є безсумнівною. Вітчизняне автомобілебудування зазнає значного скорочення діяльності ключових підприємств, які працювали в цьому секторі. Протягом 2014-2015 рр. кількість працівників на автомобілебудівних підприємствах суттєво знизилася на 45%, що було спричинено скороченням продажів автотранспортних засобів на 77,5%. Станом на липень 2016 р. серед виробників транспортних засобів в Україні працювали лише «АвтоКрАЗ», «Єврокар» і «Черкаський автобус», тоді як «Запорізький автомобільний завод», «Бориспільський автозавод», «Часовоярський автобусний завод» та «Чернігівський автозавод» припинили або призупинили виробництво. Таким чином, підприємства, які займалися виробництвом транспортних засобів в Україні, ще до початку війни перебували у кризовому стані, що негативно вплинуло на функціонування галузі автомобілебудування. Очевидно, що війна лише загострила процес поступового скорочення діяльності підприємств галузі [1, с. 14].

На сайті ОІСА [2-7] відображено статистику виробництва та продажів автомобілів в Україні, яку зведено в табл.1.

Таблиця 1

#### Динаміка виробництва автомобілів в Україні 2019-2023 рр.

	Роки				
	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість вироблених автомобілів, од.	7265	4952	8153	1490	1993
Зміна відносно попереднього року	9,7%	-	65%	-	34%
Кількість проданих автомобілів, тис. од.	102,5	98,9	121,8	45,7	73,8

Джерело: узагальнено автором за [2-7]

Дані табл.1 чітко демонструють, що скорочення автомобілебудування в Україні розпочалося ще до воєнних дій у 2022 р. Лише в 2021 р. спостерігалось певне покращення в межах загального відновлення економіки після пандемії COVID-19. Очевидно, що після початку війни тенденція скорочення вітчизняного виробництва в автомобілебудуванні лише посилилася.



**Рис.1. Динаміка виробленої та проданої продукції в Україні**

Джерело: узагальнено автором за [2-7]

Автомобілебудування в Україні перебуває у складному стані, оскільки останнім часом обсяг виробленої та проданої продукції значно зменшується (див. рис.1). Досліджені явища, які характеризують стан автомобілебудування в Україні, включають скорочення вітчизняного виробництва, перехід від виробництва готових виробів до складальної зборки та виготовлення окремих комплектуючих частин, значне регіональне розшарування умов діяльності, високу логістичну залежність від зовнішніх агентів, відсутність державної підтримки галузі, недостатній внутрішній попит і зростання сегменту електромобілів. Досліджені виклики, з якими стикається автомобілебудування в Україні, включають обмеження доступу до сировини, дефіцит кваліфікованих кадрів, високу енергоємність вітчизняної продукції, неконкурентоспроможність готових виробів на зовнішніх ринках, низьку купівельну спроможність на внутрішньому ринку, перебої з енергопостачанням, ймовірність втрати майна через воєнні дії, розвиток сегменту електромобілів, логістичні проблеми та брак коштів для фінансування діяльності та розвитку [1, с. 19].

На початку 90-х рр. ХХ ст. на машинобудування припадала третина промислової продукції України, причому значну частину цієї продукції майже повністю забезпечували вітчизняні виробники. Однак протягом 1991-1998 рр. частка машинобудування в промисловій продукції України зменшилася на 23,6 процентних пункти: з 38,7% до 15,1%. Основними причинами деструктивних змін в українському машинобудуванні після 2008 року стали [8, С. 48-51]:

- нехтування національними економічними інтересами (з точки зору міжнародної конкурентоспроможності та стратегічної важливості розвитку машинобудування), зокрема в угодах під час вступу до СОТ і ЗВТ з ЄС, а також у інших документах, що стосуються лібералізації зовнішньої торгівлі в цьому секторі;
- неефективна державна політика щодо створення сприятливих умов для залучення капітальних інвестицій у машинобудування та оптимізації зв'язків з іншими

секторами економіки, зокрема для задоволення внутрішнього попиту на відповідну продукцію.

Епоха пандемії COVID-19 спричинила суттєве посилення політики протекціонізму в світі, включаючи розвинені індустріальні країни. Російсько-українська війна ще більше загострила питання економічної самодостатності та національної безпеки для багатьох країн на різних континентах. Ці питання стали пріоритетними для України, яка зазнає значних втрат, зокрема в машинобудуванні, через повномасштабні військові дії з боку росії. Наприклад, майже половина українських машинобудівних виробництв розташована в східних регіонах – Дніпропетровській, Донецькій, Запорізькій і Харківській областях, де в 2021 р. припадало 47,17% реалізованої продукції цього сегмента промисловості. На цих територіях або ведуться активні бойові дії, або вони знаходяться близько до лінії фронту. Незважаючи на значні руйнування, ускладнення логістики та порушення господарських зв'язків, в Україні спостерігається відновлення ділової активності в машинобудуванні. Вітчизняні машинобудівні підприємства продовжують задовольняти потреби енергетичного, транспортного та видобувного секторів національної економіки, а також збільшують виробництво спецтехніки, зокрема за державними замовленнями [8, С. 50-51].

Автомобілебудування проголошується однією з пріоритетних галузей для України ще з часів здобуття незалежності. Було реалізовано багато заходів підтримки, включаючи тарифний захист, регулювання виробництва та пряме державне фінансування у вигляді податкових кредитів і держзамовлень. Політика розвитку автомобілебудування включає сукупність державних рішень і дій, спрямованих на стимулювання зростання та розвитку підприємств галузі. Вона реалізується через економічні та адміністративні стимули й обмеження [9, с. 13].

Для підтримки автомобілебудівної галузі з 1997 року було прийнято і частково реалізовано чотири інвестиційні програми та дві концепції розвитку, які забезпечували широкий спектр митних, податкових та фінансових пільг. Пільги для автомобілевиробників були визначені у таких нормативних документах [9, с. 16]:

- Закон України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» [10] від 19.09.1997 № 535/97-ВР;
- Закон України «Про розвиток автомобільної промисловості України» від 18.03.2004 № 1624-IV [11];
- інвестиційна програма щодо АвтоЗАЗ-Деу;
- інвестиційна програма для ЗАТ ЛАЗ;
- інвестиційна програма для ВАТ ЛуАЗ;
- Концепція розвитку автомобілебудування в Україні до 2015 року.

Основні напрямки державної політики у сфері автомобілебудування спрямовані на створення сприятливих умов для розвитку галузі, залучення інвестицій, підтримку наукових досліджень і розвиток інфраструктури. Одним з ключових напрямків є стимулювання інвестиційної активності шляхом надання податкових пільг, субсидій та інших фінансових стимулів як для внутрішніх, так і для іноземних інвесторів, тобто створення спеціальних економічних зон і індустріальних парків, де виробники автомобілів та комплектуючих можуть отримувати вигоди від знижених податків і спрощених регуляторних вимог.

Іншим важливим напрямком є підтримка науково-технічних досліджень і розробок, що сприяє впровадженню інноваційних технологій у виробництво. Держава фінансує наукові дослідження у сфері автомобілебудування та стимулює співпрацю між науковими установами і промисловими підприємствами, що дозволяє створювати новітні технології та підвищувати конкурентоспроможність українських автомобілів на світовому ринку.

Розвиток інфраструктури є ще одним пріоритетним напрямком державної політики. Поліпшення транспортної та логістичної інфраструктури сприяє ефективному функціонуванню автомобілебудівних підприємств і забезпечує зручні умови для постачання сировини та збуту готової продукції. Крім того, створення інфраструктурних об'єктів, таких як автошляхи, логістичні центри та транспортні коридори, є важливим елементом комплексного підходу до розвитку галузі.

Держава також підтримує малий і середній бізнес у сфері автомобілебудування, надаючи гранти і субсидії, а також спрощуючи процедури для відкриття та ведення бізнесу. Це дозволяє залучати нових учасників до галузі, сприяє диверсифікації виробництва і підвищує загальну стійкість автомобілебудівного сектору.

Розвиток експорту є важливою складовою державної політики в автомобілебудуванні. Держава активно сприяє виходу українських виробників на міжнародні ринки, укладаючи торгові угоди і знімаючи бар'єри для експорту. Це дозволяє не тільки розширити ринки збуту для українських автомобілів, але і підвищити їхню конкурентоспроможність на світовому рівні.

Роль держави у підтримці та стимулюванні галузі автомобілебудування є критично важливою для забезпечення її стабільного розвитку та конкурентоспроможності. Держава виконує функції регулятора, інвестора, координатора та інноватора, що дозволяє створити сприятливі умови для зростання галузі та її адаптації до сучасних викликів.

Державна регуляторна політика спрямована на формування правової бази, що забезпечує захист інтересів виробників та інвесторів, а також споживачів продукції автомобілебудування, що включає розробку та впровадження нормативно-правових актів, які регулюють діяльність галузі, встановлюють стандарти якості та безпеки, а також забезпечують контроль за дотриманням екологічних норм.

Також держава виконує роль інвестора, забезпечуючи фінансову підтримку для розвитку галузі. Надаються податкові пільги, субсидії, гранти та інші фінансові інструменти, що стимулюють залучення капітальних інвестицій у виробництво автомобілів та комплектуючих. Державні інвестиції спрямовуються також на розвиток інфраструктури, яка є необхідною для ефективного функціонування підприємств автомобілебудування.

Держава виступає координатором, сприяючи співпраці між різними учасниками ринку, науково-дослідними установами та освітніми закладами, що дозволяє інтегрувати наукові розробки у виробничі процеси, підвищувати кваліфікацію кадрів та забезпечувати високий рівень технологічної оснащеності підприємств. Зокрема, держава підтримує створення кластерів, технопарків та інших форм кооперації, що сприяють інноваційному розвитку галузі.

Окрім того, держава активно сприяє розвитку експорту продукції автомобілебудування. Це реалізується через укладення міжнародних торговельних угод, участь у міжнародних виставках та ярмарках, а також підтримку національних виробників на зовнішніх ринках. Такі заходи дозволяють розширити ринки збуту для українських автомобілів та підвищити їхню конкурентоспроможність на світовому рівні.

Аналізуючи закордонний досвід розвитку автомобілебудування, виявляються певні спільні риси з вітчизняною політикою у цій галузі, що відображається у низці нормативно-правових актів. За винятком кількох країн, які були першопрохідцями у сфері автомобільного транспорту, уряди при створенні власного автомобілебудування першочергово стикалися з питанням: «Як спонукати людей купувати вітчизняні автомобілі, якщо імпорتنі є кращими і часто дешевшими?» Тому проводились протекціоністські заходи, більшість із яких належали до митно-тарифної політики. Найбільш поширеним рішенням було введення заборонних мит на імпорту готових

автомобілів (33% у Туреччині, 60% у Таїланді), створення штучних перешкод у вигляді ліцензування (Індія) або, за сприятливих умов, пряма заборона на імпорт «незручних» товарів (Корея, Бразилія). Зазвичай спочатку обмежували лише ввезення готових автомобілів, дозволяючи імпорт комплектів для великого вузлового складання, тим самим стимулюючи створення автоскладальних заводів, часто в іноземній власності (наприклад, автоскладальні заводи General Motors у Канаді, Бразилії, Індії) [9, с. 13].

Другим кроком у політиці розвитку автомобілебудування було залучення іноземних інвестицій через створення спільних підприємств. Зазвичай для створення спільного підприємства обиралося найперспективніше державне підприємство або створювалося нове з нуля. Іноземний партнер зазвичай надавав технології, ліцензії на виробництво та кваліфікованих спеціалістів з метою максимізації прибутку. У свою чергу, країна-реципієнт була зацікавлена в створенні робочих місць та залученні технологій на середньо- і довгострокову перспективу, забезпечуючи людські, матеріальні та фінансові ресурси [9, с. 14].

Відбувався розвиток допоміжних галузей шляхом встановлення вимог до локалізації виробництва. Деякі країни (Корея, Тайвань, Туреччина) забезпечували виконання вимог щодо локалізації через адміністративні методи, в той час як інші (Канада, Бразилія) надавали пільги підприємствам, які досягали необхідного рівня локалізації. Така політика часто призводила до швидкого розвитку індустрії автозапчастин. Наприклад, Тайвань, який зазнав невдачі в перших спробах розвитку автомобілебудування, замість цього сконцентрувався на виробництві автокомплектуючих, яке стало однією з його основних експортних галузей [9, с. 14].

Логічним завершенням розвитку автомобілебудування є скасування тарифного захисту, вимог до локалізації та зменшення перешкод для входження та функціонування в галузі. Зазвичай лібералізація автомобілебудування супроводжується лібералізацією інших галузей у контексті вступу до зони вільної торгівлі. В кожній країні існували свої специфічні підходи, переважно пов'язані з неринковими методами. Наприклад, в країнах, де споживче кредитування було або прямо заборонене (Південна Корея, Індія), або мало популярність (Бразилія), банки отримували дозвіл на кредитування купівлі автомобілів за умови, що вони були вітчизняного виробництва, а також отримували певні пільги у вигляді зниженої ставки рефінансування або кредитів від банків розвитку для забезпечення платоспроможного попиту на автомобілі. Корея запровадила ще більш суперечливу політику: у рамках програми розвитку автомобілебудування на 1962 рік, крім кредитування та пільгового оподаткування, автовиробникам дозволяли встановлювати різні ціни для внутрішнього та зовнішнього ринку.

Автомобілебудування в Україні має такі характеристики: ступінь локалізації виробництва коливається від 10 до 60%, середній показник по галузі складає 26%; річний обсяг виробництва автомобілів становить близько 50,5 тисяч одиниць (з тенденцією до зниження); рівень монополізації галузі є високим, оскільки чотири найбільших виробники контролюють приблизно 100% виробництва легкових автомобілів, при цьому найбільший з них – ЗАЗ – майже повністю припинив виробництво [9, с. 15]. Розглядаючи українське автомобілебудування в період 1980-2020 рр. спостерігається чітка глобальна закономірність – перетворення країни-виробника в країну гарантованого споживача відпрацьованих автомобілів [10, с. 220].

Державна політика відіграє ключову роль у формуванні інноваційного середовища та розвитку технологій в автомобілебудуванні. Вплив політики на галузь проявляється через різноманітні механізми, включаючи регуляторні норми, фінансову підтримку, інфраструктурні ініціативи та стратегічне планування.

Державні регуляції, такі як вимоги до екологічних стандартів і безпеки, безпосередньо впливають на інноваційні процеси в автомобілебудуванні. Законодавчі

ініціативи, що спрямовані на зменшення викидів вуглекислого газу та підвищення безпеки автомобілів, стимулюють виробників інвестувати в новітні технології та дослідження. Наприклад, запровадження стандартів Euro 6 в Європейському Союзі спонукало автомобільні компанії розвивати технології очищення відпрацьованих газів і електрифікації транспортних засобів.

Фінансова підтримка у вигляді державних субсидій, податкових пільг та грантів є важливим чинником для стимулювання інновацій. Державні програми підтримки, що забезпечують інвестиції в дослідження та розробки, дозволяють компаніям проводити експерименти з новими технологіями та впроваджувати інноваційні рішення. Програми фінансування електромобільних проектів у Китаї та США продемонстрували значний вплив на розвиток інфраструктури зарядних станцій і зниження витрат на електричні транспортні засоби.

Державна політика включає в себе створення інфраструктури для підтримки технологічних інновацій. Розвиток науково-дослідних інститутів, технопарків та інноваційних хабів сприяє кооперації між науковими установами, підприємствами та стартапами, що веде до швидшого впровадження нових технологій. Успішним прикладом таких ініціатив є Японія, де уряд активно підтримує створення інноваційних екосистем для автомобільної промисловості.

Один з основних соціально-економічних аспектів державної політики в автомобілебудуванні – це її вплив на зайнятість. Автомобілебудування є капіталомісткою галуззю, яка забезпечує значну частку робочих місць у промисловому секторі. Державні ініціативи, спрямовані на підтримку та розвиток цієї галузі, безпосередньо впливають на рівень зайнятості. Наприклад, пільгові умови для інвестицій у нові виробництва, підтримка місцевих виробників та розробка нових моделей автомобілів можуть сприяти створенню нових робочих місць. З іншого боку, автоматизація процесів та впровадження нових технологій призводить до скорочення чисельності працівників, що вимагає розробки політик для перепідготовки кадрів і соціальної підтримки.

Екологічні аспекти є невід'ємною частиною державної політики у сфері автомобілебудування. Впровадження екологічних стандартів та вимог, таких як зниження викидів вуглекислого газу та поліпшення енергоефективності, має значний вплив на екологічну ситуацію. Державна політика, що стимулює виробництво електромобілів та гібридних автомобілів, сприяє зменшенню забруднення повітря і зменшенню негативного впливу на навколишнє середовище. Однак, процес переходу на нові технології супроводжується збільшенням відходів від виробництва, що потребує впровадження системи їх переробки та утилізації. Ефективна екологічна політика повинна враховувати як позитивні, так і негативні наслідки, забезпечуючи баланс між розвитком галузі та охороною навколишнього середовища.

Регіональний розвиток є ще одним важливим аспектом державної політики в автомобілебудуванні. Автомобільні підприємства, розташовані в різних регіонах, можуть значно вплинути на економічний розвиток цих територій. Інвестиції у виробництво автомобілів часто сприяють розвитку інфраструктури, підвищенню життєвого рівня населення та створенню нових робочих місць у регіонах. Наприклад, відкриття нових заводів стимулює розвиток місцевого бізнесу, такого як постачання комплектуючих та обслуговування. Водночас, концентрація автомобільних виробництв в окремих регіонах створює нерівномірний розвиток між регіонами, що спричиняє соціальні та економічні диспропорції.

### Висновки

Отже, державна економічна політика у сфері автомобілебудування є критично важливою для забезпечення сталого розвитку галузі. Ефективні стратегії повинні включати стимулювання інновацій через фінансову підтримку досліджень та розвитку нових технологій. Важливим аспектом є також підтримка соціально-економічної стабільності шляхом створення робочих місць і підвищення кваліфікації працівників. Політика має орієнтуватися на екологічні норми, зменшуючи негативний вплив на навколишнє середовище. Міжнародний досвід показує, що інтеграція кращих практик і адаптація до національних умов можуть значно підвищити ефективність галузі. Тому успіх державної економічної політики визначається її здатністю забезпечити баланс між економічними, соціальними та екологічними аспектами.

### Список використаних джерел

2. Лазарев А. Автомобілебудування в Україні: поточний стан, виклики та сценарії розвитку // Development Service Industry Management. 2023. № 3. С. 12-22. DOI: 10.31891/dsim-2023-3(2).
  3. 2029 statistics // International Organization of Motor Vehicle Manufacturers: [Website]. URL: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2029-statistics/>
  4. 2020 statistics // International Organization of Motor Vehicle Manufacturers: [Website]. URL: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2020-statistics/>
  5. 2021 statistics // International Organization of Motor Vehicle Manufacturers: [Website]. URL: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2021-statistics/>
  - 2022 statistics // International Organization of Motor Vehicle Manufacturers: [Website]. URL: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2022-statistics/>
  - 2023 statistics // International Organization of Motor Vehicle Manufacturers: [Website]. URL: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2023-statistics/>
  - Sales Statistics // International Organization of Motor Vehicle Manufacturers: [Website]. URL: <https://www.oica.net/category/sales-statistics/> (Созанський Л. Й. Проблеми розвитку автомобілебудування в Україні // Економіка та управління національним господарством. 2022. № 155. С. 47-52. DOI: 10.36818/2071-4653-2022-3-8.
6. Керімов П. О. Державна політика розвитку автомобілебудування: зарубіжний досвід та Українські реалії // Економіст. 2017. № 4. С. 13-18. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/econ\\_2017\\_4\\_6](http://nbuv.gov.ua/UJRN/econ_2017_4_6).
  7. Про стимулювання виробницт... | від 19.09.1997 № 535/97-ВР // Верховна Рада України: [Веб-сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/535/97-вр>
  8. Про розвиток автомобільної п... | від 18.03.2004 № 1624-IV // Верховна Рада України: [Веб-сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1624-15>
  - Срібна Є. В., Ступницький В. В. Тенденції та перспективи розвитку вітчизняного автомобілебудування в контексті глобальної міжнародної політики // Вісник НУВГП. 2020. № 90. С. 211-222. DOI: 10.31713/ve2202020.