

УДК 629.3:338.48(477)
 JEL classification: L52; L62; O14; O25
[https://doi.org/10.31891/dsim-2026-13\(38\)](https://doi.org/10.31891/dsim-2026-13(38))

ІНСТРУМЕНТАРІЙ ВІДБУДОВИ ТА РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД

ЛАЗАРЄВ Антон

аспірант

Національний університет «Львівська політехніка»

<https://orcid.org/0009-0007-5986-4267>

Важливість автомобілебудівної галузі для вітчизняної економіки зумовила визнання її відбудови та розвитку об'єктом державного регулювання. Складність та системний характер державного регулювання у будь-якій сфері економіки зумовлює застосування відповідного інструментарію, що становить собою сукупність різноманітних інструментів (способи, механізми, технології та практики цілеспрямованого організуючого впливу держави на перебіг розвитку галузі), які спільно використовуються урядом та суб'єктами підприємництва в галузі для координації реалізації запланованих дій та контролю їхнього виконання. Інструменти державного регулювання економіки, які можуть знайти використання у відбудові та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні, поділено на дві групи – інституційні та управлінські. Надано змістову характеристику інструментів державного регулювання економіки першої та другої групи. Інституційні інструменти державного регулювання, придатні для відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні, за складністю поділено на технічні та комплексні інструменти, надано їхній опис (призначення, періодичність використання, складність). Показано, що для дієвості та результативності застосування інституційних інструментів державного регулювання економіки такі інструменти мають стати об'єктом другої групи інструментів – управлінських (сценарії, державні стратегії, державні цільові програми), які забезпечують повне використання інституційних інструментів, їхню узгодженість при одночасному застосуванні, контроль та швидкість реакції на виявлені в ході контролю відхилення у використанні або недосконалість інституційних інструментів.

Ключові слова: автомобільна промисловість, відбудова, розвиток, державне регулювання, інструментарій, упорядкування, взаємозв'язок.

RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT TOOLS OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN UKRAINE IN THE POST-WAR PERIOD

LAZAREV Anton

Lviv Polytechnic National University

Importance of the automotive industry for the domestic economy has led to its recognition as an object of government regulation for its reconstruction and development. Complexity and systemic nature of government regulation in any sector of economy require application of a necessary toolkit, which consists of a set of various instruments (methods, mechanisms, technologies, and practices of purposeful organizational influence of a state on development of the industry) jointly used by a government and business entities in the industry to coordinate implementing of planned actions and to monitor their execution. Instruments of economy government regulation that can be used while reconstructing and developing the automotive industry in Ukraine are divided into two groups - institutional and managerial ones. A substantive characteristic for instruments of economy government regulation of the first and the second mentioned groups is provided.

Institutional tools are considered as instruments of activating influence, aimed at creating favourable conditions for mutually beneficial cooperation between government authorities and industry business structures in the production of high-tech, competitive, and investment-attractive automotive equipment. Within the framework of management tools, the instruments for streamlining, adaptation, organization, and control of the use of institutional tools are examined. These are applied within the current situation and available resources to ensure the effectiveness of institutional tools and compliance with their intended purpose. Institutional tools of government regulation appropriate for reconstructing and developing the automotive industry in Ukraine are divided by complexity into technical and comprehensive instruments. Description of such instruments is provided (with clarifying their purpose, frequency of use, complexity, etc.). Among the institutional instruments of state regulation suitable for the reconstruction and development of the automotive industry in Ukraine, the following are identified: administrative acts of authorized authorities, public-private partnerships, protectionist measures, free economic zones, standards, regulations, licenses, quotas, limits, prohibitions, permits, public procurement, state aid, state guarantees.

It is considered that institutional instruments should become an object for the second group of instruments – managerial ones (scenarios, state strategies, state target programs) to provide effectiveness and efficiency of applying institutional instruments of economy government regulation. That is why because managerial instruments ensure a complete usage of institutional instruments, their compatibility with simultaneous application, control, and speed of response to deviations or imperfections in the usage of institutional instruments identified during a control process.

Keywords: automotive industry, reconstruction, development, government regulation, toolkit, organization, interrelationship.

Стаття надійшла до редакції / Received 04.01.2026
 Прийнята до друку / Accepted 19.01.2026
 Опубліковано / Published 29.01.2026



This is an Open Access article distributed under the terms of the [Creative Commons CC-BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

© Лазарєв Антон

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Галузь автомобілебудування важлива для вітчизняної економіки, про що свідчить світовий досвід, нехтувати яким не можна. Саме тому держава має визнати її відбудову та розвиток об'єктом державного впливу, що потребує відповідного інструментарію.

Найпоширенішими формами державного впливу (а по суті – обґрунтованого втручання органів державної влади у економіку з метою досягнення цілей економічного та соціального характеру), виконання її ролі у розвитку окремих сфер та галузей економіки вважаються державне управління та державне регулювання, які, по суті, є результатом операціоналізації концепції неокласичного синтезу (К. Р. Макконнелл та С. Л. Брю, Ф. Модільяні, П. Самуельсон тощо). Сутність такої концепції полягає в тому, що для ефективного використання обмежених виробничих ресурсів, враховуючи поточний стан національної економіки, доцільно або спиратися на ідеї та інструменти державного регулювання за Дж. М. Кейнсом, або навпаки — орієнтуватися на ідеї дослідників, які стверджували про недоцільність втручання органів державної влади в економіку та пропонували використовувати механізм вільного ринку, грошово-кредитні механізми, балансування попиту та пропозиції, виробництва та споживання.

Державне управління та державне регулювання є спорідненими поняттями, але такими, що різняться за змістом, хоча законодавчого визначення не мають [1], а співвідношення між ними остаточно не встановлено дотепер [2–4]:

державне управління галуззю орієнтоване на керування діяльністю галузі, що передбачає розроблення стратегій розвитку галузі, надання державних пільг та підтримки, а також встановлення стандартів та правил, якими повинні керуватися підприємства в цій галузі;

державне регулювання галузі орієнтоване на контроль та регулювання її функціонування для забезпечення економічного зростання, конкуренції та захисту інтересів споживачів шляхом, наприклад, встановлення цін, монопольного контролю, здійснення регулятивних заходів тощо.

Стосовно відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні йдеться саме про державне регулювання цих процесів з метою створення: стабільного та передбачуваного економічного середовища для відбудови та розвитку галузі; сприятливих умов для залучення вітчизняних та іноземних інвестицій на підприємства галузі; зацікавленості вітчизняних автовиробників до збільшення обсягів виробництва та підвищення рівня інноваційності автомобільної техніки; умов для дії суто ринкових сил в галузі, зокрема у використанні її значного економічного потенціалу.

Отже, відбудову та розвиток автомобілебудівної галузі в Україні доцільно визнати об'єктом державного регулювання, враховуючи значення галузі для вітчизняної економіки, її потенційні позиції у світовій економічній системі, гостру потребу у створенні сприятливого середовища для виробників автомобільної техніки. Державне регулювання відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні потребує комплексного розгляду інструментарію, з використанням якого здійснюється таке регулювання, в контексті особливостей автомобілебудівної галузі та стартових умов її відбудови та розвитку.

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Державне регулювання національної економіки та її об'єктів (галузей, видів економічної діяльності тощо) протягом усього часу становлення в Україні ринкової економіки активно обговорюється в науковій спільноті, де думки з цієї проблематики різні – від необхідності якнайшвидшої дерегуляції економіки (наприклад, [5]) до економічної диктатури, яка протягом обмеженого часу спроможна подолати економічні явища та процеси негативного змісту, які з'явилися та укорінилися під час становлення ринкових відносин. До складу таких явищ можна віднести корупцію, прояви тіньової економіки, поширеність бартерних операцій, ухилення від сплати податків та зборів, маніпулювання різницею цін на внутрішньому та зовнішньому ринку, ухилення від зборів під час виробництва підакцизних товарів (наприклад, [6]). Наявні точки зору щодо мети та змісту державного регулювання національної економіки та об'єктів такого регулювання надано у [7–8]. Очевидно, що істина, як і часто, знаходиться десь посередині: державне втручання має бути, але у формі, радше, допомоги у певних процесів у найважливіших для держави видах економічної діяльності, де без державного впливу результати таких процесів будуть незадовільними.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є розгляд та упорядкування інструментів державного регулювання економіки, що можуть знайти застосування у відбудові та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБґРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Результативність та ефективність державного регулювання відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні багато у чому залежать від адекватності відповідного інструментарію умовам, що складаються в підгалузях автомобілебудування, та тенденціям в їхній динаміці, раціональності використання

інструментарію, а також знаходження єдності економічних інтересів бізнесу та уряду з ключових питань розвитку галузі.

Інструментарій відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі – це сукупність різноманітних інструментів (способи, механізми, технології та практики цілеспрямованого організуючого впливу держави на розвиток галузі), які спільно використовуються урядом та суб'єктами підприємництва в галузі для координації реалізації запланованих дій та контролю їхнього виконання. Інструменти державного регулювання економіки, які можуть знайти використання у відбудові та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні, поділено на дві групи (рис. 1).

Найпоширеніші інституційні інструменти державного регулювання, щодо застосування яких в Україні вже є досвід і які придатні для відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні, надано на рис. 2. Інституційні інструменти відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні за характером є нормативно-правовими, оскільки мають бути затверджені та ухвалені до застосування відповідними нормативними документами (закони, постанови, рішення, регламенти та інші правові акти), які встановлюють правила та умови діяльності державних органів та підприємств галузі.

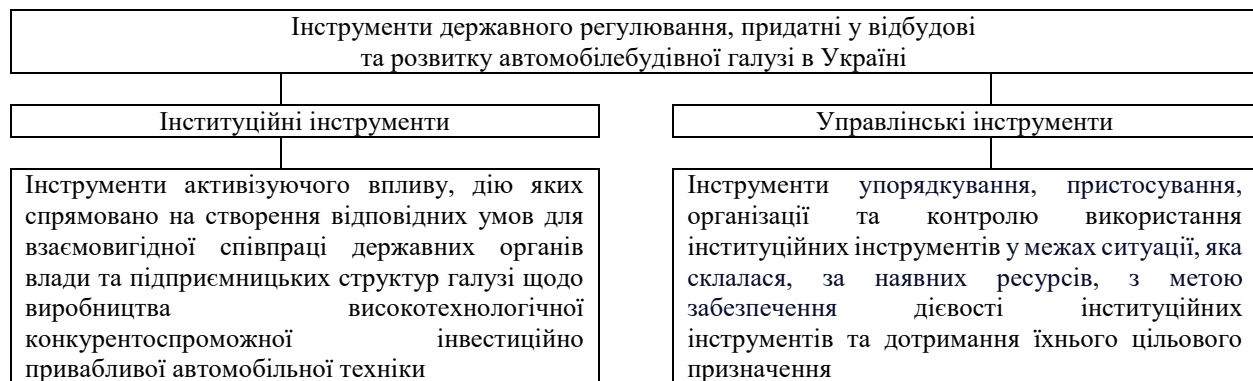


Рис. 1. Групи інструментів державного регулювання для відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні
Складено автором.

Ухвалення рішення про застосування того чи іншого інституційного інструмента державного регулювання стосовно будь-якого об'єкта регулювання має розпочинатися з інструменту загально-описового характеру – концепції, яка містить опис сутності та мети цілеспрямованого організуючого впливу держави на розвиток економіки або її галузі. Її положення надалі мають операціоналізуватися (тобто конкретизуватися) у відповідних інституційних інструментах державного регулювання. Але розробленням лише концепції державного регулювання будь-якого об'єкта обмежуватися не можна, потрібний вибір відповідного інституційного інструмента або інструментів державного регулювання, з використанням якого / яких і буде операціоналізовано положення концепції.

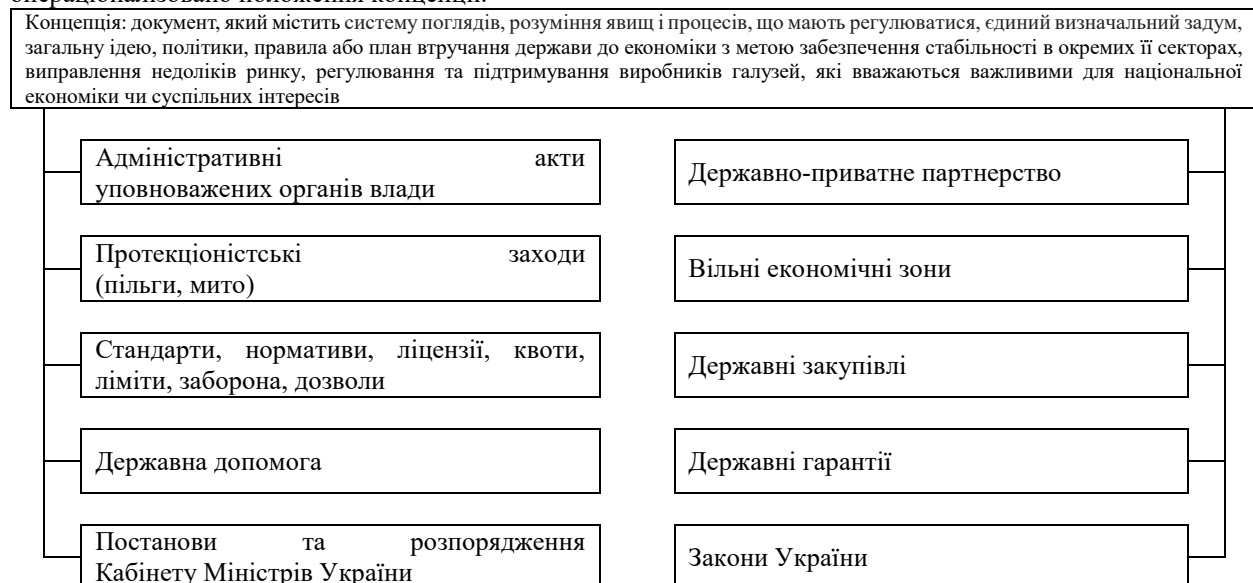


Рис. 2. Інституційні інструменти державного регулювання, придатні для відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні
Складено автором з використанням [7–9].

Інституційні інструменти державного регулювання, придатні для відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні, різняться за функціональною орієнтацією, спрямованістю дії, складністю, досвідом та результатами застосування, а також мірою участі держави. Функціональна орієнтація таких інструментів державного регулювання надає змогу встановити рівень організації економічних відносин, якому відповідає тій чи інший інституційний інструмент, оскільки інституційні інструменти за цією ознакою орієнтовані на:

індивідуальну поведінку локалізованих суб'єктів: суб'єкти мікро-, малого та середнього бізнесу;

добровільно координовану або корпоративну поведінку, основою якої є певний спільний інтерес суб'єктів: конкуренти, професійні асоціації, що реалізують спільні професійні інтереси в автомобілебудуванні;

діяльність учасників командно-колективних дій, організованих, керованих та контрольованих органами державної влади (наприклад, профільними міністерствами) [10, 11].

Інституційні інструменти державного регулювання, придатні для відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні, за складністю поділено на дві групи – технічні та комплексні (рис. 3).

Дія технічних інституційних інструментів державного регулювання в Україні носить адміністративно-правовий характер, такі інструменти регламентують діяльність суб'єктів господарювання, встановлюють правила та умови для суб'єктів, які здійснюють економічну діяльність. Низці технічних інституційних інструментів державного регулювання притаманний протекціоністський характер, тобто вони спрямовані на захист внутрішнього ринку від закордонних конкурентів за рахунок застосування певних заходів з метою штучного заниження привабливості та конкурентоспроможності товарів іноземного виробництва. Водночас державна політика іноземних конкурентів шляхом використання спеціальних заходів щодо зниження конкурентоспроможності іноземних товарів. Проте державна політика протекціонізму спроможна надавати непогані результати лише протягом певного часу, оскільки тривалий захист національного виробництва може мати негативні наслідки у вигляді тінізації ринку певного товару, появи та усталеності застійних явищ у виробництві певної продукції і зростання монополії у певних секторах національної економіки.

Інституційні інструменти державного регулювання, придатні для відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні	
Технічні інструменти («засіб регулювання» або «техніка регулювання»)	Комплексні інструменти
Призначені для виконання певної конкретної функції або операції щодо окремої галузі або групи підприємств (товарів), використовуються одноразово або з певною періодичністю (заборона, дозвіл, примус, ліцензії, стандарти, нормативи, квоти, ліміти). Їхнє застосування не передбачає витрачання значних ресурсів, але потребує численних узгоджень на різних рівнях державного регулювання економіки	Виконують декілька функцій, мають багатоцільове призначення, є складними за кількістю суб'єктів (учасників), потребують постійного моніторингу та корегування дії, якщо будуть виявлені відхилення, які загрожують результативності використання такого інструменту

Рис. 3. Групи інституційних інструментів державного регулювання, придатних для відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні

Складено автором.

Інструменти адміністративно-правового характеру, які регламентують діяльність суб'єктів економіки, надзвичайно різноманітні. Вони застосовуються протягом певного часу, у випадках невдалих результатів їхнє застосування скасовується або змінюються умови та правила застосування. Відмітною рисою результативного і тоді тривалого застосування засобів адміністративно-правового характеру, які регламентують діяльність суб'єктів економіки, є необхідність досягнення збалансованості інтересів всіх сторін – держави, виробників певного товару та його споживачів. Необхідність трьохсторонньої збалансованості у застосування засобів адміністративно-правового характеру ускладнює результативність державного регулювання економіки.

До найпоширеніших засобів адміністративно-правового характеру як інструмента державного регулювання економіки, що активно використовуються в Україні і, зокрема, в регулюванні її автомобілебудівної галузі, належать мито, акцизний збір, екологічні стандарти, податкові преференції (пільги) [12–15].

З числа комплексних інституційних інструментів державного регулювання найпридатнішими для відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні вбачаються такі. Розвитку автомобілебудівної галузі в Україні може суттєвим чином посприяти державно-приватне партнерство (Public-Private Partnership) – «система відносин між державним та приватним партнерами, при реалізації яких ресурси обох об'єднуються з відповідним розподілом ризиків, відповідальності та винагород (відшкодувань) між ними, для взаємовигідної співпраці на довгостроковій основі у створенні (відновленні) нових та/або модернізації (реконструкції) наявних об'єктів, які потребують залучення інвестицій, та у користуванні (експлуатації) такими об'єктами» [16]. Державно-приватне партнерство можна розглядати як альтернативу окремим інструментам державного регулювання економіки, наприклад, таким як приватизація та державні закупівлі (товарів, робіт чи послуг), коли цих інструментів недостатньо або у тій чи іншій галузі їхнє використання виявилось нерезультативним або неефективним [17].

Правові засади державно-приватного партнерства – об'єкти такого партнерства, базові принципи, функції, форми реалізації, використовувані джерела фінансування, порядок пошуку приватних партнерів та ухвалення рішення про здійснення — надано у Законі України «Про державно-приватне партнерство» [18]. Однією зі сфер державно-приватного партнерства відповідно до згаданого закону є машинобудування, до галузей якого належить автомобілебудування.

Переваги державно-приватного партнерства у контексті відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні вбачаються такі. Відбудова та розвиток автомобілебудівної галузі в Україні після виразного довоєнного тренду до її занепаду та через наслідки повномасштабної війни потребуватимуть дуже великих коштів. І саме державно-приватне партнерство може себе проявити як пріоритетний спосіб залучення інвестицій до цієї галузі, адже за угодами державно-приватного партнерства можливе отримання підприємствами автомобілебудування так необхідних для модернізації, реконструкції та реінжинірингу виробництва інвестицій, а вже власні їхні витрати можуть бути відшкодовані за рахунок доходів від продажу автомобільної техніки. Державно-приватне партнерство надає можливість використовувати сильні сторони і держави, і підприємств галузі у відбудові та розвитку автомобілебудування в Україні та долати обмеження, які неминуче матимуть місце, якби підприємства самостійно розвивали виробництво автомобільної техніки: органи влади зосереджуються переважно на визначенні цілей, моніторингу їх досягнення, якості та вартості співпраці, тоді як приватні партнери інвестують власні кошти, управляють проектом, залучаючи підприємницький досвід та сучасні технології [19].

Добре відомим та широко використовуваним інструментом у практиці державного регулювання економіки, застосовуваним з метою державної підтримки національної економіки та її галузей, є вільні (спеціальні) економічні зони. Зазвичай вільну економічну зону розглядають як частину простору держави (район, область, іншу чітко окреслену територію), у межах якої застосовують спеціальну систему пільг та економічних стимулів для господарської діяльності. Така система пільг та економічних стимулів спрямована на залучення іноземних інвесторів, створення спільних підприємств з участю іноземного капіталу, активізацію експорту, запровадження сучасних нових технологій, зростання кількості робочих місць, зменшення локального безробіття та підвищення кваліфікації робочої сили, стимулювання економічного розвитку місцевих територій, що у цілому має забезпечити збільшення економічного потенціалу регіону або такої окремої території у складі національної економіки [20].

Вільні економічні зони створюються за селективним підходом. Його суть полягає у тому, що для окремих територій країни або групи суб'єктів господарювання визначено особливий режим господарювання, відмітними рисами якого є особлива (цільова) система пільг (зокрема митних та податкових), особливий правовий режим здійснення господарських операцій та оподаткування, винятки щодо застосування законодавства країни, полегшення правил найму працівників, спрощена система нагляду за діяльністю фінансових установ.

Вільні економічні зони показали себе як дієвий інструмент розвитку територій країни або галузей національної економіки та її лібералізації. Проте спроби створення таких вільних економічних зон та їхнє функціонування в Україні виявилися настільки невдалими, що у 2005 р. такі зони припинили своє існування. Але ж необхідно зауважити, що такий результат зумовлений не якістю вільної економічної зони як інструмента державного регулювання економіки, а не просто незадовільним, а вкрай спотвореним його застосуванням в Україні.

Вільні економічні зони як інструмент розвитку територій країни або галузей національної економіки за видами достатньо різноманітні. Характеристику їхніх найпоширеніших видів надано у табл. 1. З числа вільних (спеціальних) економічних зон з табл. 1 для повоєнного відновлення вітчизняного автомобілебудування інтерес становлять експортно-орієнтовані та технологічно-інноваційні, оскільки само вони дозволяють створити потужні передумови для повоєнного відновлення та розвитку автомобілебудування за рахунок залучення нових технологій та інвестицій, формування міцних стосунків із закордонними партнерами та експорту продукції.

Як інструмент відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні вільні економічні зони мають не лише безсумнівні переваги, але й обмеження (табл. 2), які слід враховувати у разі їхнього використання.

Таблиця 1

Найпоширеніші види вільних (спеціальних) економічних зон (В(С)ЕЗ)

Види вільних (спеціальних) економічних зон	Призначення	Мета створення
Експортно-орієнтовані	Стимулювання експорту товарів та послуг, залучення іноземних інвесторів та виробників для розширення експорту	Залучення іноземних інвестицій та розвиток експортного потенціалу (території або галузі)
Технологічно-інноваційні	Залучення технологічно-орієнтованих підприємств, стимулювання досліджень і технологічного розвитку	Розробка, впровадження та поширення новітніх технологій
Логістичні та торговельні	Використання вдалого географічного розташування території та транспортних потоків території або транспортного центру (хабу)	Сприяння зручності міжнародному торговельному обміну
Стимуляційні	Розвиток внутрішнього підприємництва та місцевого малого бізнесу	Зниження соціальної напруги, подолання депресивності територій

Складено з використанням [21–26].

Інструментом державного регулювання економіки, що може стати дуже дієвим для відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні, є допомога суб'єктам господарювання, яку надає держава для підтримки підприємств з певним видом економічної діяльності або окремих підприємств з метою сприяння розвитку бізнесу і, відповідно, економіки країни та створення конкурентного середовища. Відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» від 01.07.2014 № 1555-VII [27] підтримка суб'єктів господарювання надавачами державної допомоги здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів для виробництва товарів або провадження окремих видів господарської діяльності. Державна допомога полягає у передачі ресурсів держави чи місцевих ресурсів окремим суб'єктам господарювання, а також у втратах доходів відповідних бюджетів (ст. 4 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання») [27].

Таблиця 2

Переваги та обмеження вільних (спеціальних) економічних зон (В(С)ЕЗ)

Переваги	Обмеження
Залучення недержавних коштів, що для сучасної економічної ситуації, в якій перебуває автомобілебудування в Україні слід визнати позитивним і перспективним вектором майбутньої стабілізації розвитку галузі [21]	Створення В(С)ЕЗ потребує дуже значних інвестицій, термін окупності яких є доволі тривалим (наприклад, за досвідом країн азійсько-тихоокеанського регіону на освоєння квадратного кілометра зони витрати становлять \$ 25-40 млн, термін окупності яких не менше 5 років [24])
Залучення до автомобілебудування переважно іноземних інвестицій, активізація зовнішньоекономічних зв'язків, налагодження міжнародної та міжрегіональної інтеграції підприємств, що працюють у галузі автомобілебудування та супутніх галузях [22]	Необхідність дотримання глобального стандарту адміністрування «чистих» вільних економічних зон (визначено Організацією економічного співробітництва і розвитку (ОЕСР) у 2019 р.), що ґрунтується на принципах активної взаємодії зон із правоохоронними органами, та сертифікації вільних економічних зон (встановлено асоціацією World Free Zone Organization, що об'єднує понад 600 В(С)ЕЗ, 2020 р.) [28]
Активізація економічної діяльності у економічно депресивних районах на основі використання власних ресурсів [25, с. 87] (а тепер і в районах, підприємства яких постраждали від військової агресії РФ)	Необхідність створення дієвої системи нагляду держави за функціонуванням вільних економічних зон в економіці країни, що спричинить зростання кількості державних інститутів та державних витрат
	Створення вільних економічних зон потребує суттєвого покращання національного законодавства в Україні щодо регулювання економіки, забезпечення узгодженості його складових та сталої дії
	Пільги вільних економічних зон представляють інтерес не лише для легальної діяльності, а й для різноманітних злочинних схем [28].

Складено автором з використанням зазначених джерел.

Виробники автомобільної техніки є цілком обґрунтованими претендентами на отримання державної допомоги, оскільки стосовно автомобілебудування є ґрунтовні підстави визнати державну допомогу за Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» [27] допустимою, тому що:

між виробниками автомобільної техніки відсутня скільки-небудь інтенсивна конкуренція;

державна допомога має сприяти окремим видам господарської діяльності (в даному випадку – виробництву автомобільної техніки, що є важливим для національної економіки).

При всій зовнішній привабливості державної допомоги підприємствам, яка для того має правові підстави у вигляді Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», використання цього інструмента державного регулювання має суттєві обмеження, головні з яких зводяться до такого:

критерії оцінки допустимості окремих категорій державної допомоги, які встановлює Кабінет Міністрів України, надано у загальному вигляді (ст. 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» [27]);

державна допомога здійснюється за рахунок надання суб'єкту господарювання ресурсів (коштів або власності) держави або місцевих бюджетів, які й у передвоєнні роки були обмеженими, через що скільки-

небудь помітної допомоги суб'єктам господарювання з боку держави не спостерігалось. В умовах війни обмеженість державного та місцевих бюджетів тільки збільшилася.

Форми державної допомоги достатньо різноманітні (рис. 4).

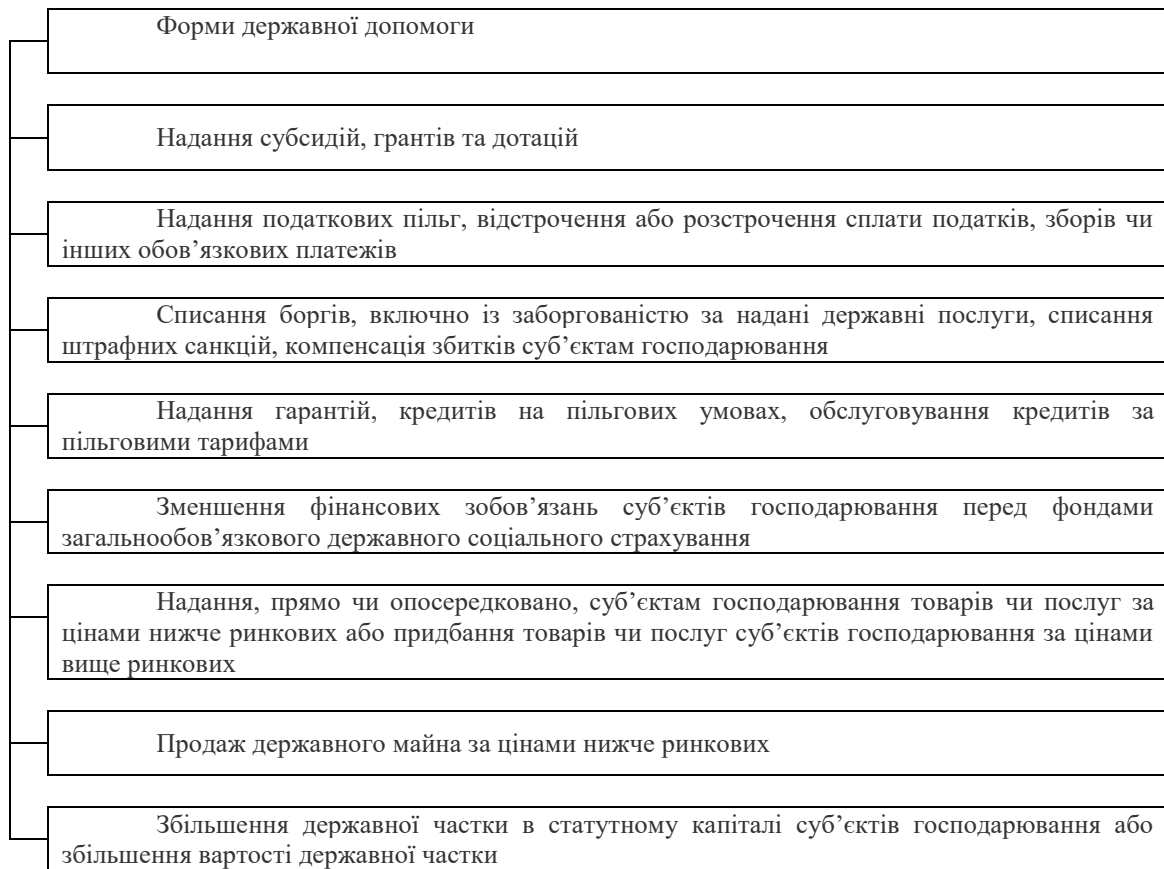


Рис. 4. Форми державної допомоги як інструменту державного регулювання економіки
Складено автором з використанням [27].

Більш привабливим для державної підтримки суб'єктів господарювання у відбудові та розвитку автомобілебудівної галузі в умовах України варто визнати такий визнаний інструмент державного регулювання економіки як державні гарантії, що активно використовується не лише в багатьох розвинених країнах, а й в Україні. Цей інструмент вважається особливо дієвим для підтримки бізнесу під час кризи (так, востаннє сплеск державних гарантій спостерігався в європейських країнах під час пандемії коронавірусу). Державні гарантії – це спосіб забезпечення державою у повному обсязі або частково виконання боргових зобов'язань позичальника перед кредитором. Водночас державні гарантії часто не поширюються на зобов'язання суб'єктів господарювання, які виникають як залозичення від міжнародних фінансових організацій для реалізації різних проектів, та суб'єктів господарювання - резидентів, які залучають кредити (позики) з використанням державних гарантій з метою реалізації загальнодержавних програм, за умови повернення залучених коштів з використанням коштів державного бюджету [29]. Тобто державні гарантії слід розглядати як зобов'язання держави щодо виконання певних зобов'язань або сплати певних сум сторонньою стороною в разі невиконання або несплати ними (йдеться про гарантії погашення боргів, виконання контрактів або забезпечення інших видів фінансової відповідальності).

Як зазначено у [29], державна гарантія може бути надана після:

подання відповідальним органом Міністерства фінансів України відповідно до Порядку відбору інвестиційних проектів, для розроблення або реалізації яких надається державна підтримка, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 13 листопада 2013 р. № 835, рішення конкурсної комісії щодо можливості надання державної підтримки для реалізації інвестиційних проектів;

укладення Міністерства фінансів України з позичальником договору про порядок відшкодування витрат державного бюджету, які можуть виникнути внаслідок виконання гарантійних зобов'язань;

у передбачених законодавством випадках отримання рішення Антимонопольного комітету України.

В Україні державні гарантії надаються відповідно до вимог Бюджетного кодексу України, змісту Закону України про Державний бюджет України на певний рік та рішення Кабінету Міністрів України. Надання гарантій передбачає трьох учасників: держави, банків-кредиторів (перелік визначається щорічною

постановою Кабінету Міністрів України), за умови того, що для кожного з них встановлюються граничні обсяги державних гарантій на портфельній основі (ліміт державних гарантій), та позичальників (суб'єктів підприємницької діяльності будь-яких форми власності та розміру). В Україні у межах підтримки мікро, малого та середнього бізнесу з використанням державних гарантій з грудня 2020 р. до травня 2024 р. видано 36 213 кредитів на загальну суму 116,1 млрд грн, які станом на травень 2024 р. обслуговували 29 банків-кредиторів [30].

Дуже важливим інструментом державного регулювання економіки є державні закупівлі, в ході яких держава виступає великим замовником на конкурентній основі товарів, робіт і послуг у суб'єктів підприємницької діяльності за державні кошти і, відповідно, споживачем товарів, робіт, послуг для потреб суспільного сектора, а економічні суб'єкти за рахунок коштів державного та місцевого бюджетів відшкодовують витрати на виробництво і отримують прибуток. За даними Всесвітньої Торгової Організації, частка публічних закупівель у ВВП у середньому у розвинених країнах становить 15% [31]. В Україні у 2021 р. публічні закупівлі становили 18% ВВП України [32]. В цілому існує залежність: чим розвиненішою є економіка країна, тим менший відсоток до ВВП становлять публічні закупівлі.

Державні закупівлі як інструмент державного регулювання мають комплексний вплив:

перетворюють державний попит на підтримку підприємництва;

надають змогу залучати потенціал підприємницьких структур для матеріально-технічного забезпечення виконання функцій держави;

виступають регулятором оптимізації державних витрат [33].

Від використання державних закупівель як інструмента відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні виробники автомобільної техніки можуть розраховувати на такі позитивні наслідки:

допомогу у продажі продукції певного виду (соціального або воєнного призначення, що вже продемонстровано останніми роками виконанням державної програми «Шкільний автобус»);

координацію дій уряду та підприємницьких структур для регулювання здійснення ключових заходів, позначених у відповідних нормативно-правових документах;

стратегічну підтримку та захист окремих автомобілебудівних підприємств галузі.

Отже, огляд інституційних інструментів державного регулювання економіки показує, що вони є численними, різноманітними, різняться за спрямованістю, складністю використання та умовами застосування і тією чи іншою мірою вже знаходять застосування в регулюванні державою економіки України. Результати аналізу сутності, призначення та можливостей цих інструментів свідчать про їхню придатність для державного регулювання автомобілебудівної галузі за напрямом її відбудови та розвитку.

Інституційні інструменти державного регулювання економіки у відбудові та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні можуть застосовуватися як уособлено, так і у певній сукупності. Але якість інституційних інструментів державного регулювання економіки ще не гарантує їхньої дієвості та результативності їхнього використання, що залежать від впливу низки чинників, сукупність яких створює умови, за яких застосування інституційних інструментів позитивно впливає на економіку в цілому або її окрему галузь, або у кращому випадку такий вплив відсутній (у гіршому випадку досягається абсолютно зворотний ефект). Дієвість інституційного інструменту державного регулювання економіки полягає у можливості здійснення ефективного контролю над процесами та використовуваними при застосуванні інструменту ресурсами, тоді як результативність застосування інструменту – у можливості досягати поставлених цілей та міри наближення фактичного результату до планованого.

Для дієвості та результативності інституційних інструментів державного регулювання економіки такі інструменти мають стати об'єктом другої групи інструментів – управлінських (рис. 5).



Рис. 5. Управлінські інструменти державного регулювання, придатні для відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні

Складено автором.

Управлінські інструменти державного регулювання економіки, по суті, є документами, які спрямовані на організацію та контроль використання інституційних інструментів державного регулювання економіки. Саме управлінські інструменти державного регулювання економіки об'єктивізують його

регулятивний аспект, а тому, як правило, фіксуються в нормативно-правових актах. Саме управлінські інструменти державного регулювання економіки надають змогу повною мірою використати інституційні інструменти, забезпечити їхню узгодженість при одночасному застосуванні, його контроль та швидкість реакції на виявлені в ході контролю відхилення у використанні або недосконалість інституційних інструментів.

Узагальнення та осмислення сутності та призначення відомих у практиці державного регулювання управлінських інструментів надало змогу визначити їхню природу. Управлінські інструменти мають такі властивості:

є «оболонкою», формою, в якій виконання дій, процесів та заходів, передбачених тим чи іншим інституційним інструментом державного регулювання економіки, здійснюється за певними правилами (обмеженнями, винятками тощо), дотримання яких є обов'язковим для всіх елементів (учасників) об'єкта регулювання;

надають змогу визначити коло суб'єктів застосування, визначити міру їхньої участі, повноважень та відповідальності за дію розподілених між ними окремих механізмів та способів впливу інституційних інструментів на об'єкт регулювання;

дозволяють вносити необхідні зміни до процесу застосування інституційних інструментів або корегувати їх, якщо умови застосування значною мірою відхиляються від планованих або виникають нові обставини в галузі, що є об'єктом регулювання, що перешкоджають запланованому процесу застосування інституційних інструментів;

створюють підстави застосування у разі необхідності офіційних заходів примусового характеру з метою забезпечення належного (запланованого) використання інституційних інструментів, доведення його до логічного завершення.

Зміст управлінських інструментів державного регулювання економіки розкрито у табл. 3.

Таблиця 3

Управлінські інструменти державного регулювання економіки

Управлінські інструменти	Сутність та призначення
Сценарій	Документ, що містить варіативний якісний та кількісний опис майбутнього стану економіки або її галузей, тенденцій економічного розвитку, набір зв'язків «що – якщо» між можливими ситуаціями, обставинами, подіями та чинниками в економіці або в галузі, розкриття потенціалу національної економіки або її галузі та варіанти його використання [34]
Державна стратегія	Документ, що містить комплекс взаємозалежних та взаємопов'язаних управлінських рішень, які встановлюють найбільш важливі вектори розвитку економіки в цілому або окремої галузі: цілі, завдання, критерії досягнення цілей, інструменти, суб'єкти її реалізації – органи державної влади
Цільова державна програма	Документ, що містить комплекс пов'язаних між собою заходів та завдань, які спрямовані на вирішення найбільш важливих проблем розвитку держави, національної економіки, певних галузей економіки або адміністративно-територіальних елементів, здійснюються на основі використання Державного бюджету України та скоординовані за термінами реалізації, виконавцями, ресурсами тощо [35].

Узагальнено автором.

Сценарій є робочим, аналітичного варіативного характеру управлінським інструментом державного регулювання економіки або її галузей, з використанням якого готуються вихідні матеріали для розроблення державної стратегії або державної цільової програми. Саме варіативний опис містить такі явища, які не можуть відобразитися у державних стратегіях або державних цільових програмах, але мають опосередковано в них враховуватися (криза, дефолт тощо).

Використання сценаріїв, яке розпочалося у західній управлінській практиці ще всередині ХХ ст., зумовлено появою у національних економіках та світовій економіці в цілому подій, які не відповідали усталеному ходу речей, такі події важко було спрогнозувати, орієнтуючись на продовження минулих або наявних тенденцій, і такі події мали критично значний вплив на майбутнє у масштабі країни або глобальної економіки в цілому (інновації технологічної та технічної природи, посилення конкуренції, глобалізація в економіці тощо) [36]. Сценарій – це ще не стратегія і не програма, але важлива передумова їхнього розроблення. Державній стратегії або державній цільовій програмі притаманна однозначність положень, тоді як сценарії розвитку економіки або її галузей містять опис можливих варіантів розвитку (вектори, орієнтири, необхідні ресурси, прогноз можливих наслідків реалізації сценарію тощо). Зрозуміло, що далеко не всі генеровані та проаналізовані варіанти розвитку економіки або її галузі можуть бути перетворені на державну стратегію або державну цільову програму. Але сценарний аналіз надає змогу всебічного розгляду розвитку економіки або її галузі, врахування тих його аспектів, які при формуванні лінійних документів, якими є державна стратегія або державна цільова програма, можуть залишитися непоміченими і, відповідно, не відзначеними в управлінських документах.

Важливість сценарного аналізу застосування інституційних інструментів державного регулювання економіки полягає ще й в тому, що в його ході не просто аналізуються можливі тенденції, процеси, явища, потенційні ситуації та зміни не лише в національній, а й світовій економіці. Їхній аналіз відбувається стосовно турбулентного зовнішнього середовища, яке до того ж є дуже невизначеним, що створюється різноманітними

процесами не лише в світовій економіці, а й у політиці, соціумі тощо, зміни різноманітного характеру та масштабу в яких наступають в низці випадків дуже неочікувано.

Існують такі види сценаріїв:

описові (або дескриптивні), що розробляються на початку сценарного аналізу, в яких мають бути виявлені якісні взаємозв'язки між елементами сценарію;

кількісні, складання яких передбачає застосування аналітичного апарату економіко-математичних методів (інструменти теорії графів, моделі математичної статистики та економетрики тощо) [34];

аналітичні, наприклад, аналіз чутливості, в ході якого досліджуються варіанти розвитку національної економіки або якоїсь її галузі з використанням середніх показників або розрахунку дерева ймовірностей та різних профілів ризику.

Отже, сценарії розвитку автомобілебудівної галузі створюють підстави для застосування інших управлінських інструментів – державних цільових програм та державних стратегій. Ці управлінські інструменти, на відміну від менш відомого сценарного аналізу, давно і достатньою мірою широко використовуються і в державному управлінні, і у державному регулюванні економіки:

державна стратегія визначає цілі, пріоритети і шляхи розвитку держави в різних сферах, включаючи економіку, вказує напрями дій уряду і визначає стратегічні завдання для досягнення відповідних цілей;

державна цільова програма визначає конкретні цілі, завдання і заходи, спрямовані на досягнення певних результатів у певній сфері держави. Ці програми можуть стосуватися як економічних питань, так і інших аспектів життя суспільства.

У складі державних цільових програм можна виділити такі:

загальнодержавні програми, які спрямовані на охоплення всієї території держави або значної кількості її регіонів, орієнтовані на тривалий термін виконання і виконуються центральними або місцевими органами виконавчої влади; такі програми можуть бути присвячені вирішенню проблем економічного, соціального, науково-технічного, характеру, питанням національно-культурного розвитку та охорони довкілля;

інші програми, які спрямовані на вирішення окремих часткових проблем економіки або суспільства, і, крім того, проблем окремих галузей національної економіки та окремих регіонів, які потребують підтримки з боку держави [35].

Протягом усього часу існування в економіці України ринкової моделі органами виконавчої влади держави сформовано сукупність документів стратегічного характеру, які охоплюють стратегічні цілі, напрями та інструменти для розвитку основних галузей економіки України. Такі стратегії є численними. Як приклад, з їхнього числа останніми роками сформовано та затверджено такі стратегії загальнодержавного рівня:

Стратегію розвитку сфери інноваційної діяльності на період до 2030 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 10.07.2019 № 526-р);

Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 28.02.2019 № 2697-VIII);

Державну стратегію регіонального розвитку на 2021-2027 роки та план заходів з її реалізації (постанова Кабінету Міністрів України від 05.08.2020 № 695).

Множинність різноманітних стратегій в державному управлінні в Україні щодо економіки можна розцінити двояко:

з одного боку, велика кількість стратегій може бути корисною для економіки, оскільки це забезпечує диверсифікацію та стійкість до різноманітних викликів і змін. Вивчаючи різні шляхи зростання та розвитку, можна використовувати сильні сторони національної економіки або її галузей й адаптуватися до мінливих ринкових умов. Однак важливо, щоб ці стратегії були добре скоординовані та узгоджені не лише із загальними економічними цілями, а й між собою;

з іншого боку, контролювати та корегувати процес реалізації великої кількості стратегій, що часто мають одні й ті самі часові рамки і не завжди узгоджені між собою, достатньо складно (якщо не неможливо). Саме ці обставини призводять до того, що реалізація стратегій виявляється нерезультативною. Результати реалізації численних стратегій в урядових установах майже не аналізуються, а тому досвід, отриманий в їхній реалізації, не використовується і залишається незатребуваним. Хоча, як справедливо відзначено в [37], вивчення стратегічних документів щодо різних аспектів функціонування національної економіки є важливим для визначення механізмів і закономірностей державного регулювання економіки, процесів розроблення та ухвалення управлінських рішень на макrorівні, визначення цілей та завдань стратегічного характеру, встановлення інструментів їхнього виконання із урахуванням наявних характерних рис сукупності виробничих відносин та процесів економічного змісту, що мають місце у державі.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Важливість автомобілебудівної галузі для національної економіки зумовлює доцільність визнання її об'єктом державного регулювання, для чого потрібний відповідний інструментарій. Інструменти державного

регулювання економіки, які можуть знайти використання у відбудові та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні, поділено на дві групи – інституційні та управлінські.

Інституційні інструменти державного регулювання економіки є інструментами активізуючого впливу, вони різноманітні, різняться за спрямованістю, складністю використання та умовами застосування, можуть застосовуватися як уособлено, так і у певній сукупності. Їх за складністю поділено на технічні інструменти, що призначені для виконання певної конкретної функції, та комплексні інструменти, що виконують декілька функцій, мають багатоцільове призначення і є складними за кількістю суб'єктів (учасників).

Дієвість та результативність інституційних інструментів державного регулювання забезпечують управлінські інструменти, які надають змогу повною мірою використати інституційні інструменти, забезпечити їхню узгодженість при одночасному застосуванні, його контроль та швидкість реакції на виявлені в ході контролю відхилення у використанні або недосконалості інституційних інструментів.

Застосування інструментарію державного регулювання у відбудові та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні є складним тривалим процесом, який потребує численних узгоджень державних органів та суб'єктів господарювання галузі, підготовки та ухвалення необхідних нормативно-правових документів. Тому вибір інструментарію відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні має бути обґрунтованим і ретельно підготовленим. Зокрема, має бути врахований наявний в Україні досвід застосування інструментарію державного регулювання галузі та міжнародний досвід сприяння державних інституцій розвитку виробництва автомобільної техніки. Дієвість та результативність застосування інструментарію відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні значною мірою залежать також від розуміння, векторів та орієнтирів, а також умов відбудови української економіки у повоєнному періоді.

Література

1. Бойчук Р. П. Державне управління та державне регулювання економічної діяльності в Україні: проблеми правового регулювання. Право та інноваційне суспільство. 2020. № 2 (15). С. 86–96. URL: <https://old.apir.org.ua/wp-content/uploads/2020/12/Boychuk15.pdf>
2. Ткач М. Державне регулювання і державне управління: співвідношення понять. Підприємництво, господарство і право. 2012. № 8. С. 110–113. URL: https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/58565/7/Tkach_governance1.pdf
3. Романченко А. П., Бронікова С. А. Парадигматичні відношення в термінології державного управління. Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Філологія. Журналістика. 2022. Т. 33 (72). № 4 Ч. 1. С. 58–61. URL: <https://ekmair.ukma.edu.ua/server/api/core/bitstreams/ac7318ff-1c2d-4520-919e-e8a4da9426a2/content>
4. Якименко О. О. Державне регулювання і державне управління: співвідношення понять у контексті трансформації вищої освіти в Україні. Наукові праці [Чорноморського державного університету імені Петра Могили комплексу «Києво-Могилянська академія»]. Серія: Державне управління. 2012. Т. 186. Вип. 174. С. 54–57. URL: <https://lib.chmnu.edu.ua/pdf/naukpraci/govermgmt/2012/186-174-10.pdf>
5. Михасюк І., Косович Б. Державне регулювання сучасних тенденцій розвитку підприємництва, торгівлі та біржової діяльності. Вісник Львівського університету (серія економічна). 2019. Вип. 57. С. 49–59.
6. Михасюк І. Р., Косович Б. І. Інструментарій державного регулювання економіки України в часи викликів. Економічний простір. 2021. №172. С. 13–18. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/172-2>
7. Сенишин О. С., Горинь М. О., Кундицький О. О. Державне регулювання економіки : навч. посіб. Львів : Львівський національний університет імені Івана Франка, 2014. 334 с. URL: https://econom.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2016/10/PIDRUCHNYK_DERZHAVNE-REHULYUVANNYA-EKONOMIKY_Senyshyn-Horyn-Kundytskyiy.pdf
8. Ушакова Н. Г., Зарецька Л. М. Державне регулювання економіки: навч.-метод. посіб. Х. : ХДУХТ, 2014. 225 с.
9. Єрмаков О. І. Інституційні механізми і інструменти розвитку зовнішньоекономічних зв'язків харчової галузі. Культура народів Причорномор'я. 2012. № 236. С. 101–104. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/107507/27-%d0%95rmakov.pdf?sequence=1>
10. Вишиванюк М. В. Впровадження інституціональних механізмів державного управління сталим розвитком Івано-Франківської області. Інвестиції: практика та досвід. 2012. № 22. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/22_2012/23.pdf
11. Регіони України у післякризовий період: ризики та перспективи розвитку: аналіт. доп. / С. О. Біла, О. В. Шевченко, В. І. Жук, М. О. Кушнір та ін.; за ред. С. О. Білої. К. : НІСД, 2011. 104 с.
12. Протекціонізм проти вживаних автомобілів в Україні як приклад хибності. URL: <http://auto.cost.ua/zlo-protektionizmu/>
13. Від Євро-0 до Євро-6: які стандарти викидів авто діють в Україні. РБК Україна. 14.05.2024. URL: <https://www.rbc.ua/rus/news/vid-evro-0-evro-6-ki-standarti-vikidiv-avto-1715631306.html>

14. Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі екологічного транспорту в Україні : Закон України від 15.07.2021 № 1660-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1660-20#Text>
15. Під електрокари в Україні дали пільги: як зміняться ціни на нові та вживані авто. Мінфін. 25.01.2022. URL: <https://minfin.com.ua/ua/2022/01/25/79766193/>
16. Державно-приватне партнерство (Public-Private Partnership). URL: <https://mtu.gov.ua/content/erzhavnoprivatne-partnerstvo-publicprivate-partnerships.html>
17. Державно-приватне партнерство як інструмент відбудови України. 14.09.2023. URL: <https://ti-ukraine.org/research/derzhavno-pryvatne-partnerstvo-yak-instrument-vidbudovy-ukrayiny/>
18. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01.07.2010 №2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>
19. Що таке державно-приватне партнерство? URL: <https://girsivska-gromada.gov.ua/news/1574057241/>
20. Рубіш М. А. Особливості функціонування спеціальних (вільних) економічних зон та проблеми їх розвитку. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія Економіка. 2011. Спецвипуск 33. Частина 1. С. 171–173.
21. Гусев Ю. В. Поняття спеціальних (вільних) економічних зон і територій пріоритетного розвитку. Інвестиції: практика та досвід. 2015. №22. С. 59–65. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/22_2015/13.pdf
22. Самійленко Г. М. Теоретичні засади створення та функціонування спеціальних (вільних) економічних зон як форми територіально-галузевої організації господарства регіонів. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2021. № 4(20). С. 289–297. URL: <http://ppeu.stu.cn.ua/article/view/204612/204490>
23. Gokhan A., Farole T. Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges, and Future Directions in Development; trade. World Bank, 2011. 346 p. URL: <http://hdl.handle.net/10986/2341>
24. Special economic zones. Political priority, economic gamble. The Economist. 2015. April 4. URL: <https://www.economist.com/finance-and-economics/2015/04/04/political-priority-economic-gamble>
25. Чмир О. С. Спеціальні (вільні) економічні зони і території пріоритетного розвитку (науково-методичні аспекти). К. : Східний видавничий дім, 2001. 276 с.
26. Штань М. В. Спеціальні економічні зони України в умовах глобалізації світового господарства. Актуальні проблеми економіки. 2015. № 10. С. 71–77.
27. Про державну допомогу суб'єктам господарювання : Закон України від 01.07.2014 № 1555-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1555-18#Text>
28. Мойсеєнко А. Вільні економічні зони і злочинність: світові уроки для України. Економічна правда 26.05.2021. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/05/26/674236/>
29. Про затвердження Положення про управління ризиками, пов'язаними з наданням державних гарантій, та розподіл таких ризиків між державою, кредиторами і позичальниками : постанова Кабінету Міністрів України від 23.02.2011 № 131. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/kp110131?an=7&ed=2024_02_13
30. Мінфін: У квітні підприємці отримали 1 030 кредитів на 4,3 млрд гривень за державними гарантіями на портфельній основі. Міністерство фінансів України. 22.05.2024. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/minfin-u-kvitni-pidpriyemtsi-otrymaly-1-030-kredytiv-na-43-mlrd-hryven-za-derzhavnymy-harantiamy-na-portfelni-osnovi>
31. WTO and government procurement. URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/gproc_e/gproc_e.htm
32. Грибановський О. Вплив Prozorro: яку реальну економію забезпечує електронна система. К. : Центр Вдосконалення закупівель КШЕ, 2022. URL: <https://cep.kse.ua/article/impact-of-prozorro/impact-of-prozorro.pdf>
33. Богданюк Ю. О. Державні замовлення підприємцям як форма державного регулювання економіки. Ефективна економіка: електр. фах. наук. видання. 2013. №6. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2806>
34. Георгієв В. А. Економічний сценарій як інструмент управління підприємством. Академічний огляд. 2011. № 1 (34). С. 89–95. URL: <https://acadrev.duan.edu.ua/images/PDF/2011/1/14.pdf>
35. Про державні цільові програми : Закон України від 18.03.2004 № 1621-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1621-15#Text>
36. Мешко Н. П., Колесник В. В. Сценарний підхід в стратегічному управлінні зовнішньоекономічною діяльністю металургійних підприємств. Ефективна економіка: електр. фах. наук. видання. 2017. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5925>
37. Мостова А. Д. Стратегічні аспекти економічного розвитку держави. Український журнал прикладної економіки. 2019. Т. 4. № 2. С. 87–96. URL: http://ujae.org.ua/wp-content/uploads/2019/11/ujae_2019_r02_a10.pdf

References

1. Boichuk R. P. Derzhavne upravlinnia ta derzhavne rehuliuвання ekonomichnoi diialnosti v Ukraini: problemy pravovoho rehuliuвання. Pravo ta innovatsiine suspilstvo. 2020. № 2 (15). S. 86–96. URL: <https://old.apir.org.ua/wp-content/uploads/2020/12/Boychuk15.pdf>
2. Tkach M. Derzhavne rehuliuвання i derzhavne upravlinnia: spivvidnoshennia poniat. Pidpriyemnytstvo, gospodarstvo i pravo. 2012. № 8. S. 110–113. URL: https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/58565/7/Tkach_governance1.pdf

3. Romanchenko A. P., Bronikova S. A. Paradyhmatschni vidnoshennia v terminolohii derzhavnogo upravlinnia. Vcheni zapysky TNU imeni V. I. Vernadskoho. Serii: Filolohiia. Zhurnalistyka. 2022. T. 33 (72). № 4 Ch. 1. S. 58–61. URL: <https://ekmair.ukma.edu.ua/server/api/core/bitstreams/ae7318ff-1c2d-4520-919e-e8a4da9426a2/content>
4. Yakymenko O. O. Derzhavne rehuliuвання i derzhavne upravlinnia: spivvidnoshennia poniat u konteksti transformatsii vyshchoi osvity v Ukraini. Naukovy pratsi [Chornomorsko derzhavnogo universytetu imeni Petra Mohyly kompleksu «Kyievo-Mohylianska akademiia»]. Serii: Derzhavne upravlinnia. 2012. T. 186. Vyp. 174. S. 54–57. URL: <https://lib.chmnu.edu.ua/pdf/naukpraci/govmngmt/2012/186-174-10.pdf>
5. Mykhasiuk I., Kosovych B. Derzhavne rehuliuвання suchasnykh tendentsii rozvytku pidpriemnytstva, torhivli ta birzhovoi diialnosti. Visnyk Lvivskoho universytetu (serii ekonomichna). 2019. Vyp. 57. S. 49–59.
6. Mykhasiuk I. R., Kosovych B. I. Instrumentarii derzhavnogo rehuliuвання ekonomiky Ukrainy v chasy vykykiv. Ekonomichnyi prostir. 2021. №172. S. 13–18. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/172-2>
7. Senyshyn O. S., Horyn M. O., Kundyskyi O. O. Derzhavne rehuliuвання ekonomiky : navch. posib.. Lviv : Lvivskiy natsionalnyi universytet imeni Ivana Franka, 2014. 334 s. URL: https://econom.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2016/10/PIDRUCHNYK_DERZHAVNE-REHULYUVANNYA-EKONOMIKY_Senyshyn-Horyn-Kundyskyi.pdf
8. Ushakova N. H., Zaretska L. M. Derzhavne rehuliuвання ekonomiky: navch.-metod. posib. Kh. : KhDUKht, 2014. 225 s.
9. Yermakov O. I. Instytutsiini mekhanizmy i instrumenty rozvytku zovnishnoekonomichnykh zviazkiv kharchovoi haluzi. Kultura narodov Prychernomia. 2012. № 236. S. 101–104. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/107507/27-%d0%95rmakov.pdf?sequence=1>
10. Vyshyvaniuk M. V. Vprovadzhennia instytutsionalnykh mekhanizmiv derzhavnogo upravlinnia stalym rozvytkom Ivano-Frankivskoi oblasti. Investytsii: praktyka ta dosvid. 2012. № 22. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/22_2012/23.pdf
11. Rehiony Ukrainy u pislakryzovyi period: ryzyky ta perspektyvy rozvytku: analit. dop. / S. O. Bila, O. V. Shevchenko, V. I. Zhuk, M. O. Kushnir ta in.; za red. S.O. Biloi. K. : NISD, 2011. 104 s.
12. Protektsionizm proty vzhivanykh avtomobiliv v Ukraini yak pryklad khybnosti. URL: <http://auto.cost.ua/zlo-proteksionizmu/>
13. Vid Yevro-0 do Yevro-6: yaki standarty vykydiv avto diit v Ukraini. RBK Ukraina. 14.05.2024. URL: <https://www.rbc.ua/rus/news/vid-evro-0-evro-6-ki-standarti-vikidiv-avto-1715631306.html>
14. Pro vnesennia zmin do rozdlu XX «Perekhidni polozhennia» Podatkovoho kodeksu Ukrainy shchodo stymuliuвання rozvytku haluzi ekolohichnoho transportu v Ukraini : Zakon Ukrainy vid 15.07.2021 № 1660-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1660-20#Text>
15. Pid elektrokary v Ukraini daly pilhy: yak zmiatsia tsyny na novi ta vzhivani avto. Minfin. 25.01.2022. URL: <https://minfin.com.ua/ua/2022/01/25/79766193/>
16. Derzhavno-pryvatne partnerstvo (Public-Private Partnership). URL: <https://mtu.gov.ua/content/erzhavnoprivatne-partnerstvo-publicprivate-partnerships.html>
17. Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak instrument vidbudovy Ukrainy. 14.09.2023. URL: <https://ti-ukraine.org/research/derzhavno-pryvatne-partnerstvo-yak-instrument-vidbudovy-ukrayiny/>
18. Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo : Zakon Ukrainy vid 01.07.2010 №2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>
19. Shcho take derzhavno-pryvatne partnerstvo? URL: <https://girsivska-gromada.gov.ua/news/1574057241/>
20. Rubish M. A. Osoblyvosti funktsionuvannia spetsialnykh (vilnykh) ekonomichnykh zon ta problemy yikh rozvytku. Naukovy visnyk Uzhhorodskoho universytetu. Serii Ekonomika. 2011. Spetsvyypusk 33. Chastyna 1. S. 171–173.
21. Husiev Yu. V. Poniattia spetsialnykh (vilnykh) ekonomichnykh zon i terytorii prioryetnoho rozvytku. Investytsii: praktyka ta dosvid. 2015. №22. S. 59–65. URL:http://www.investplan.com.ua/pdf/22_2015/13.pdf
22. Samiilenko H. M. Teoretychni zasady stvorennia ta funktsionuvannia spetsialnykh (vilnykh) ekonomichnykh zon yak formy terytorialno-haluzevoi orhanizatsii gospodarstva rehioniv. Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia. 2021. № 4(20). S. 289–297. URL: <http://ppeu.stu.cn.ua/article/view/204612/204490>
23. Gokhan A., Farole T.. Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges, and Future Directions in Development; trade. World Bank, 2011. 346 p. URL: <http://hdl.handle.net/10986/2341>
24. Special economic zones. Political priority, economic gamble. The Economist. 2015. April 4. URL: <https://www.economist.com/finance-and-economics/2015/04/04/political-priority-economic-gamble>
25. Chmyr O. S. Spetsialni (vilni) ekonomichni zony i terytorii prioryetnoho rozvytku (naukovo-metodychni aspekty). K. : Skhidnyi vydavnychy dim, 2001. 276 s.
26. Shtan M. V. Spetsialni ekonomichni zony Ukrainy v umovakh hlobalizatsii svitovoho gospodarstva. Aktualni problemy ekonomiky. 2015. № 10. S. 71–77.
27. Pro derzhavnu dopomogu subiektam gospodaruvannia : Zakon Ukrainy vid 01.07.2014 № 1555-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1555-18#Text>
28. Moisieenko A. Vilni ekonomichni zony i zlochynnist: svitovi uroky dlia Ukrainy. Ekonomichna pravda 26.05.2021. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/05/26/674236/>
29. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro upravlinnia ryzykamy, poviazanymy z nadanniam derzhavnykh harantii, ta rozpodil tacykh ryzykiv mizh derzhavoiu, kredytoramy i pozychalnykamy : postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 23.02.2011 № 131. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/kp110131?an=7&ed=2024_02_13
30. Minfin: U kvitni pidpriiemtsi otrymaly 1 030 kredytiv na 4,3 mlrd hryven za derzhavnymy harantiiamy na portfelnii osnovi. Ministerstvo finansiv Ukrainy. 22.05.2024. URL:<https://www.kmu.gov.ua/news/minfin-u-kvitni-pidpriiemtsi-otrimaly-1-030-kredytiv-na-43-mlrd-hryven-za-derzhavnymy-harantiiamy-na-portfelnii-osnovi>
31. WTO and government procurement. URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/gproc_e/gproc_e.htm
32. Hrybanovskiy O. Vplyv Prozorro: yaku realnu ekonomiiu zabezpechuie elektronna systema. K. : Tsentrvdoskonalennia zakupivel KShE, 2022. URL: <https://cep.kse.ua/article/impact-of-prozorro/impact-of-prozorro.pdf>
33. Bohdaniuk Yu. O. Derzhavni zamovlennia pidpriemtsiam yak forma derzhavnogo rehuliuвання ekonomiky. Efektyvna ekonomika: elektr. fakh. nauk. vydannia. 2013. №6. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2806>
34. Heorhiiiev V. A. Ekonomichnyi stsenarii yak instrument upravlinnia pidpriemstvom. Akademichnyi ohliad. 2011. № 1 (34). S. 89–95. URL: <https://acadrev.duan.edu.ua/images/PDF/2011/1/14.pdf>
35. Pro derzhavni tsilovi prohramy : Zakon Ukrainy vid 18.03.2004 № 1621-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1621-15#Text>
36. Meshko N. P., Kolesnyk V. V. Stsenarniy pidkhid v stratehichnomu upravlinni zovnishnoekonomichnoiu diialnistiu metalurhiinykh pidpriemstv. Efektyvna ekonomika: elektr. nauk. fakh vydannia. 2017. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5925>
37. Mostova A. D. Stratehichni aspekty ekonomichnoho rozvytku derzhavy. Ukrainskyi zhurnal prykladnoi ekonomiky. 2019. T. 4. № 2. S. 87–96. URL: http://ujae.org.ua/wp-content/uploads/2019/11/ujae_2019_r02_a10.pdf