

<https://doi.org/10.36818/2071-4653-2022-3-8>

УДК 338.1:338.4

JEL E23, L50

Л. Й. Созанський

кандидат економічних наук, старший дослідник, старший науковий співробітник відділу проблем реального сектору економіки регіонів ДУ «Інститут регіональних досліджень імені

М. І. Долишнього НАН України», м. Львів

e-mail: ls.ird2@ukr.net

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7854-3310>

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

Наголошено, що перспективи соціально-економічного розвитку України залежать від стану, динаміки та ефективності функціонування машинобудівних виробництв, передусім автомобілебудівних повного технологічного циклу, зорієнтованих на готову продукцію. Діагностовано проблеми розвитку вітчизняного автомобілебудування в контексті зовнішніх впливів і визначено основні тенденції його розвитку. Обґрунтовано ефективність застосування інструментів державної протекціоністської політики, зокрема вимог щодо локалізації виробництва; звільнення машинобудівних підприємств від сплати ПДВ, акцизного збору, плати за землю, прибуткового податку, ввізного мита; заборони на імпорту вживаних автомобілів та ін. Показано, що застосування цих інструментів упродовж 1995–2008 рр. сприяло зростанню обсягів випуску та експорту легкових автомобілів, а також збільшенню кількості легкових автомобілів повномасштабної збірки (виготовлених із вітчизняних шасі і комплектування) та їхньої частки в загальній кількості виготовлених в Україні автомобілів. Розраховано частку імпорту в загальному споживанні продукції машинобудування в Україні і Польщі. Визначено причини (зовнішні і внутрішні) деструктивних трансформацій в українському машинобудуванні, які посилились після 2008 р., та окреслено напрями усунення наявних проблем.

Ключові слова: сектори машинобудування, автомобілебудування, виробництво, продукція, стимулювання, розвиток.

Sozansky L. PROBLEMS OF THE DEVELOPMENT OF AUTOMOTIVE INDUSTRY IN UKRAINE

Close intersectoral connections are the basis for classifying mechanical engineering as a backbone sector of the real economy and (indirectly) financial and social domains. Accordingly, the prospects of the socio-economic development of Ukraine are decisively dependent on the state, dynamics, and efficiency of the functioning of the mechanical engineering industries, first of all, the full technological cycle of the automotive industry oriented toward finished products. The purpose of the article is to diagnose the problems of automotive industry development in Ukraine in the context of external influences. The author establishes the key trends in the development of the automotive industry in Ukraine during the period of its independence. The article substantiates the effectiveness of the application of the state protectionist policy tools, in particular the requirements for the localization of production, exemption of mechanical engineering enterprises from payment of VAT, excise duty, land tax, income tax, import duty, bans on the import of used cars, etc. The article shows that the use of these tools during 1995–2008 contributed to the growth of the volume of production and export of passenger cars, as well as an increase in the number of full-scale passenger cars (made from domestic chassis and components) and their share in the total number of cars manufactured in Ukraine. The share of imports in the total consumption of mechanical engineering output in Ukraine and Poland is calculated. The causes (external and internal) of destructive transformations in Ukrainian mechanical engineering, which intensified after 2008, are determined, and directions for their elimination are outlined.

Keywords: sectors of mechanical engineering, automotive industry, production, production, stimulation, development.

Постановка проблеми. Українське машинобудування за внеском в економіку відстає від більшості країн-членів ЄС, а в абсолютному вимірі сформований у цьому сегменті обсяг ВДВ порівнянний з аналогом у такій невеликій країні, як Словенія. І все ж машинобудування було й залишається базовим сегментом економіки України та її промислового сектору, оскільки, зокрема, володіє достатнім виробничо-ресурсним потенціалом і людським капіталом для ефективного функціонування і забезпечення потреб економіки необхідним асортиментом машинобудівної продукції. Українські машинобудівні підприємства мають значний досвід у виробництві літаків, вагонів, автобусів, морських суден, легкових і вантажних автомобілів, тракторів, сільськогосподарського

устаткування та техніки, побутової техніки, ракетно-космічної та оборонно-промислової продукції.

Тісні міжсекторальні зв'язки є підставою для віднесення машинобудування до системоутворювального сектору реальної економіки та (опосередковано) фінансової і соціальної сфер. З огляду на високий мультиплікативний ефект впливу машинобудування на суспільство саме цей сектор промисловості є рушійною силою та локомотивом у вирішенні питань, пов'язаних зі зростанням зайнятості населення, підвищенням продуктивності праці та середньої заробітної плати (в економіці загалом), збільшенням надходжень до бюджетів усіх рівнів, покращенням матеріально-технічної обороноздатності країни, збереженням і розвитком науково-технологічного потенціалу, активізацією

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО ПЕРІОДУ УКРАЇНИ

зовнішньооекономічної діяльності, а в підсумку – посиленням ролі країни в геополітичних процесах світу. Окреслені перспективи визначально залежать від стану, динаміки розвитку та ефективності функціонування саме машинобудівних виробництв, передусім автомобілебудівних повного технологічного циклу, зорієнтованих на готову продукцію.

Аналіз останніх досліджень. Проблеми та перспективи українського машинобудування під впливом економічної глобалізації, надто після підписання Угоди про ЗВТ з ЄС, детально вивчені колективом вчених під керівництвом академіка НАН України В. М. Гесця. Зокрема, в [1] висвітлено переваги, зумовлені можливістю використання науково-технічних досягнень європейських країн для модернізації внутрішніх виробничих процесів, а також ризики, пов'язані передусім зі збільшенням імпорту в Україну продукції кінцевого та проміжного споживання машинобудівних виробництв. Внутрішні проблеми українського машинобудування, серед яких домінують високий знос основних засобів, недостатність оборотних засобів, низька інноваційність та, як наслідок, низька конкурентоспроможність української продукції машинобудування на внутрішньому і зовнішньому ринках, фінансово-економічна та політична нестабільність, залежність від імпорту комплектування, висвітлені у [2-6].

Подібні проблеми розвитку автомобілебудування як одного з базових сегментів машинобудування

характерні і для країн Східної Європи. Наприклад, у [7] зазначено, що основною проблемою конкурентоспроможності автомобільної промисловості Чехії, Словаччини, Польщі та Угорщини є дефіцит кваліфікованої та порівняно дешевої робочої сили. Крім того, висока орієнтованість на експорт із зростанням протекціоністської політики та торговельних напруг створюють вагому загрозу для функціонування цього промислового сектору. Детальну оцінку тенденцій і перспектив, а також внутрішніх і зовнішніх чинників функціонування машинобудування в секторі виробництва засобів транспорту Польщі представлено у [8].

Метою статті є діагностика проблем розвитку автомобілебудування в Україні в контексті зовнішніх впливів.

Основні результати дослідження. На початку 90-х років ХХ ст. на машинобудування припадала третина промислової продукції України, а значна частина машинобудівної продукції майже повністю забезпечувалась вітчизняними виробниками. Однак упродовж 1991-1998 рр. частка машинобудування в промисловій продукції в Україні скоротилась на 23,6 в.п.: з 38,7% до 15,1%. Предметно ці негативні зміни ілюструють статистичні дані автомобілебудування як одного з провідних секторів машинобудування. За даними ДССУ, виробництво автомобілів за вказаний період зменшилось майже удвічі: зі 193 тис. шт. у 1991 р. до 7,1 тис. шт. у 1997 р. (рис. 1).

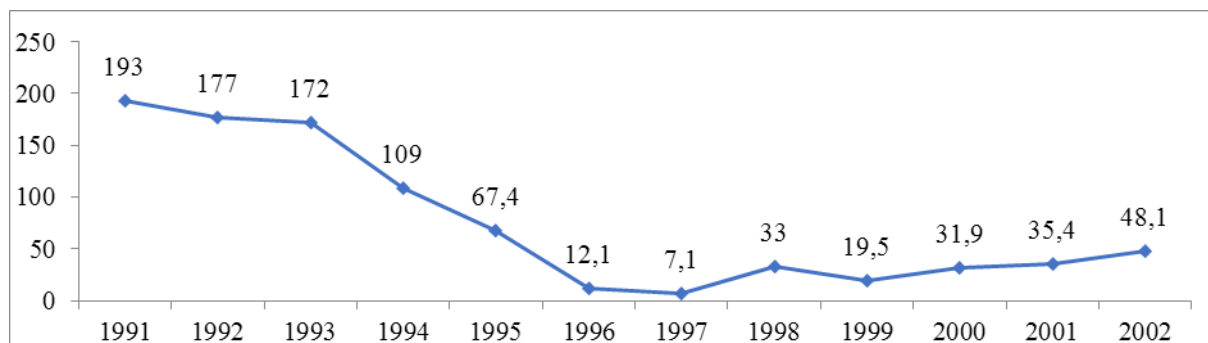


Рис. 1. Виробництво автомобілів в Україні в 1991-2002 рр., тис. шт.

Джерело: побудовано за [9].

Починаючи з 1998 р. в Україні розпочалось певне відновлення позитивних тенденцій у секторі машинобудування. Значною мірою відновленню позитивного тренду сприяли активні заходи державної протекціоністської стимулювальної політики розвитку автомобілебудівної промисловості. Наприклад, у 1995 р. постановою Верховної Ради України (далі – ВРУ) від сплати акцизного збору та податку на додану вартість були звільнені обороти з реалізації легкових і вантажопаसाжирських автомобілів вітчизняного виробництва, а з квітня 1998 р. була введена заборона на ввезення автомобілів, старших п'яти років, а також на автомобілі вартістю менше як 5 тис. дол. США [10].

Упродовж 1997-2008 рр. діяв Закон України “Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні” від 19.09.1997 р. [11], згідно з яким до 01.01.2008 р. звільнялось від ввізного мита, ПДВ, податку на прибуток комплектування для будівництва та

виробничої діяльності підприємств з виробництва автомобілів і запчастин до них. Автомобільні підприємства звільнялись від зборів до Державного інноваційного фонду України. Закон передбачав, що “виробники-резиденти повинні зареєструвати у Кабінеті Міністрів України (далі – КМУ) інвестиційну програму, що передбачає поетапне доведення ступеня локалізації виробництва складових частин такого автомобіля, не менше 70% його кошторисної вартості на закінчення десятого року від початку реалізації інвестиційної програми”. Під локалізацією виробництва розумілось “запровадження виробництва окремих складових частин автомобілів на митній території України із використанням праці громадян України, які мають становити не менше 90% середньоспискової чисельності працівників на такому виробництві”.

У 2001 р. було прийнято Закон України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної підтримки автомобілебудівної

промисловості України” [12]. Цей закон поширив пільговий режим оподаткування на виробництво вантажних автомобілів та автобусів (мінімальний розмір інвестиції – 30 млн дол. США), виробництво комплектування до автомобілів і автобусів (мінімальний розмір інвестиції – 10 млн дол. США); закріпив необхідність реєстрації в КМУ інвестиційної програми для отримання відповідних преференцій; встановив вищі митні тарифи для імпорту автомобілів, що були у вжитку (ввізне мито для автомобілів до п’яти років збільшилось у два рази, понад п’ять років – у три рази). Крім того, заборона на ввезення вживаних автомобілів поширювалася лише на ті, яким було понад вісім років; також скасували мінімальну вартість імпортованого автомобіля. У сукупності ці заходи дозволили реально захистити внутрішній ринок від масового ввезення старих автомобілів.

Водночас варто наголосити, що кроки щодо стимулювання, відновлення вітчизняної автомобільної промисловості за допомогою окремих інструментів державного регулювання (вимога про локалізацію виробництва; звільнення від сплати ПДВ, акцизного збору, плати за землю, прибуткового податку з підприємств, ввізного мита; заборона на імпорту автомобілів, що були у вжитку) категорично не сприймалися і активно критикувалися представниками ЄС, розцінювалися несумісними з положеннями Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС і положеннями угод СОТ щодо усунення бар’єрів у міжнародній торгівлі. Утім, попри зовнішній тиск, українській державі все-таки вдавалось відстоювати національні

економічні інтереси, хоча і довелось піти на поступки в послабленні заборони на ввезення вживаних автомобілів з п’яти до восьми років, а також у скасуванні вимоги щодо локалізації і мінімальної митної вартості імпортованих автомобілів.

Наслідком державного стимулювання розвитку вітчизняної автомобільної промисловості упродовж 1998-2008 рр. стало зростання обсягу виробництва легкових автомобілів у 13 разів (до 402 тис. од.). За цим показником Україна знаходилася серед десяти найбільших виробників автомобільної техніки Європи. Частка вітчизняних автомобілів і автобусів, виготовлених в Україні, у загальному обсязі реєстрацій на внутрішньому ринку становила 54%, а частка українського автопрому у ВВП країни – 4% [13].

Стрімке зростання за цей період спостерігалось і в експорті автомобілів, який у 2007 р. становив 74,2 тис. од проти 3,7 тис. од. у 2003 р. (зростання у 20 разів). Водночас швидкими темпами зростав імпорту автомобілів, що у 2007 р. досягнув 343,9 тис. од., проти 154,1 тис. од. у 2003 р. (зростання у два рази). Водночас доцільно зауважити, що 99,4% експорту і 23,8% імпорту автомобілів в Україні припадало на РФ. Провідним виробником у той час був ПАТ «ЗАЗ», на нього припадало 72,6% виготовлених в Україні легкових автомобілів і 70,2% автомобілів загалом. Окрім того, до 2008 р. спостерігалось збільшення кількості легкових автомобілів, виготовлених із вітчизняних шасі і комплектування (повномасштабна збірка) (рис. 2). У 2008 р. обсяг таких автомобілів в Україні досягнув 33,5 тис. од., що у 3,9 раза більше порівняно з 2003 р. (8,5 тис. од.).

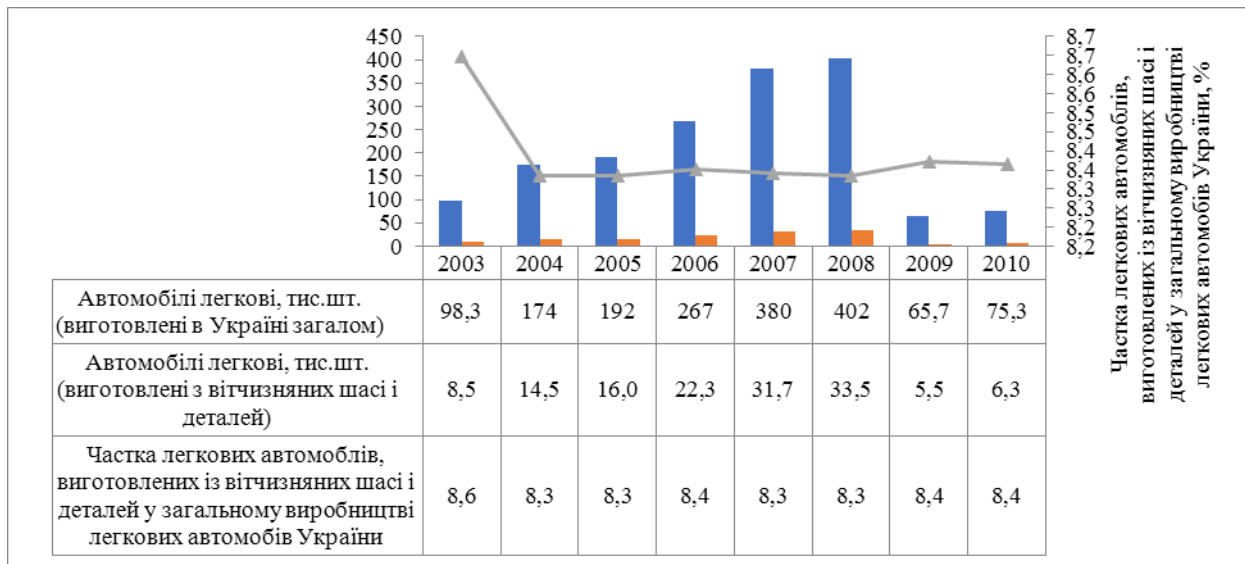


Рис. 2. Показники виготовлених легкових автомобілів в Україні у 2003-2010 рр.

Джерело: побудовано за [9].

Частка автомобілів повномасштабної збірки в загальній кількості виготовлених за цей період в Україні автомобілів була хоч невисокою (не перевищувала 8%), але стабільною. Проте у 2009-2010 рр. виробництво легкових автомобілів загалом і за схемою повномасштабної збірки зокрема скоротилось у понад шість разів. Падіння виробництва було зумовлене передусім наслідками світової фінансової кризи (девальвацією гривні),

ускладненням доступу виробників до іпотечних кредитів, зниженням ділової активності. Окрім того, у 2008 р. Україна долучилась до СОТ, а відтак завершилась дія преференцій для автомобільної промисловості, передбачених Законом України “Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні”. Отже, лібералізація зовнішньої торгівлі (відповідно до угоди із СОТ) і водночас відсутність інших (тарифних і нетарифних, організаційно-правових та

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО ПЕРІОДУ УКРАЇНИ

економічних) інструментів для підтримки розвитку вітчизняного машинобудування стали визначальними факторами його рецесії надалі, яка посилилась після підписання угоди про ЗВТ з ЄС.

З 2013 р. до вже названих деструктивних чинників впливу на розвиток машинобудування в Україні додалась ще низка нових, а саме: часткова втрата виробничого потенціалу тимчасово окупованих територій Донбасу і АР Крим; втрата традиційного ринку збуту для продукції вітчизняного машинобудування в РФ; складність переорієнтації виробництва й експорту на ринки розвинених країн через високий рівень конкуренції і торгового захисту; недостатній ступінь розвитку внутрішнього ринку для збуту машинобудівної продукції і пасивна роль держави у вирішенні цієї проблеми; загальне наростання протекціоністських настроїв і тенденцій у світовій торгівлі за збереження Україною ліберального доступу на внутрішній ринок для іноземної продукції (відповідно до угоди про ЗВТ з ЄС) та відсутності дієвих фіскально-економічних інструментів підтримки і стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування.

Як наслідок, упродовж 2011-2016 рр. обсяг виробництва більшості видів продукції українського машинобудування в кількісному вимірі суттєво та стрімко зменшувався. Найбільше падіння відбулось у сегменті автотранспортних засобів та високотехнологічних складових частин до них, сільськогосподарської техніки і тракторів, а також промислового обладнання.

Попри деяку позитивну динаміку у 2017-2020 рр., дотепер залишається спадна тенденція у виробництві значної кількості важливих видів машинобудівної продукції. Це, зокрема, трактори з потужністю двигуна понад 59 кВт, обладнання промислове для цукрового виробництва, перероблення м'яса або птиці та інші види машинобудівної продукції [14]. Натомість зросла кількість окремих видів електротехнічної продукції (проводів, електричного устаткування), що здебільшого виготовляються за толінговими операціями або з імпоротної сировини. Відтак українська автомобілебудівна промисловість переорієнтувалась із випуску транспортних засобів на комплекти проводів для свічок запалювання, сектор літакобудування – з повітряних суден на турбодвигуни до них, вагонобудування – з рухомого складу на колісні пари для локомотивів і залізничних вагонів, сільськогосподарське машинобудування – з тракторів на навісні механізми для них.

Наслідком світової глобальної нестабільності та відсутності дієвих і результативних заходів державного стимулювання українських виробників стало посилення імпортозалежності національної економіки в сегменті продукції машинобудування. Частка вітчизняної складової в загальному споживанні продукції машинобудування в Україні у 2019 р. становила 30,9% проти 56,6% у 2009 р. (-25,7 в.п), тоді як, наприклад, у Польщі значення цього показника у 2019 р. було 67,3% і впродовж аналізованого періоду зменшилось лише на 1,8 в.п. (рис. 3).

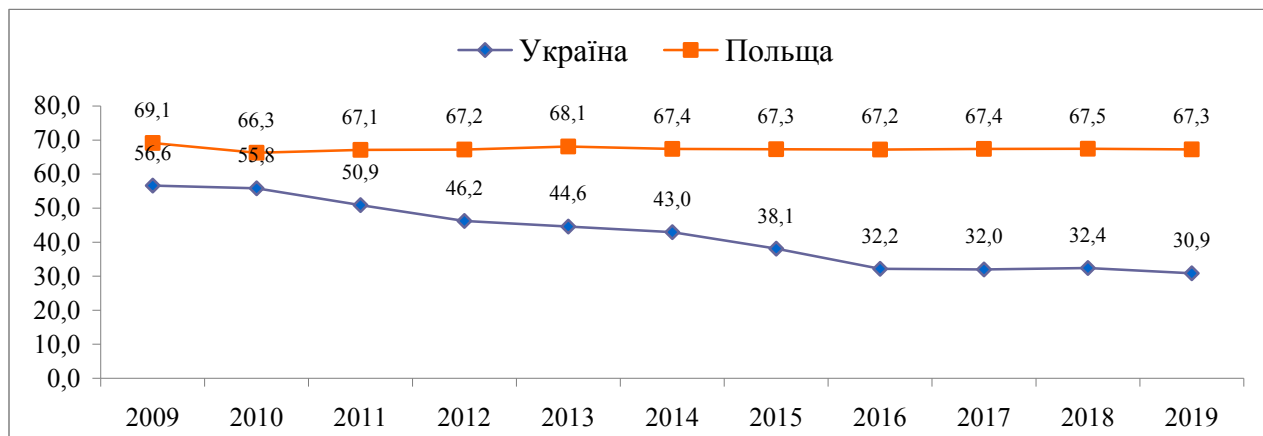


Рис. 3. Частка імпорту в загальному споживанні продукції машинобудування, %

Джерело: побудовано за [9; 15].

Висновки. Основними причинами деструктивних трансформацій в українському машинобудуванні після 2008 р. (окрім військової агресії російської федерації з відповідними наслідками) були:

а) неврахування національних економічних інтересів (виходячи з позиції міжнародної конкурентоспроможності і стратегічної важливості розвитку машинобудування), передусім в угодах під час вступу до СОТ і ЗВТ з ЄС, а також інших документах щодо лібералізації зовнішньої торгівлі, які стосуються цього сегмента промисловості;

б) неефективна державна політика в питанні створення сприятливих, мотиваційних і

стимулювальних умов для залучення капітальних інвестицій у виробництво машинобудування та оптимізації їхніх зв'язків з іншими секторами економіки (зокрема, для задоволення внутрішнього попиту на відповідну продукцію).

Епоха пандемії COVID-19 спричинила значне посилення політики протекціонізму у світі (включно з розвиненими індустріальними країнами), а повномасштабна російсько-українська війна загострила питання економічної самодостатності і взагалі національної безпеки для багатьох країн на різних континентах. Ці питання стали пріоритетними для України, яка несе значні втрати, зокрема в

сегменті машинобудування, унаслідок повномасштабних військових дій з боку російської федерації. Наприклад, майже половина українських машинобудівних виробництв сконцентрована в східних регіонах – Дніпропетровській, Донецькій, Запорізькій і Харківській областях, на які у 2021 р. сумарно припадало 47,17% реалізованої продукції цього сегмента промисловості. На території цих регіонів або ведуться активні бойові дії, або вони прилягають до лінії фронту. Відповідно, їхній машинобудівний потенціал зазнав суттєвих втрат.

Попри значні руйнування, ускладнення логістики та порушення господарських зв'язків, в Україні відбувається поживлення ділової активності в машинобудуванні. Зокрема, вітчизняні машинобудівні підприємства задовольняють потреби в продукції для енергетичного, транспортного та видобувного секторів національної економіки і примножують виробництво спецтехніки, зокрема за держзамовленням. Відтак основною метою протекціоністської політики держави в умовах повоєнної відбудови економіки України має стати збільшення виробничого потенціалу вітчизняного машинобудування на нових технологічних засадах задля підвищення конкурентності вітчизняної продукції проміжного та кінцевого споживання (передусім на внутрішньому, а також і на зовнішньому ринках), відновлення і посилення внутрішніх міжсекторальних зв'язків цього стратегічного сегмента промисловості.

Список використаних джерел

1. *Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: економічні виклики та нові можливості*: наукова доповідь / ред.: В. М. Геєць, Т. О. Осташко; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». К., 2016. 184 с. URL: <http://ief.org.ua/docs/sr/293.pdf>
2. Ішук С. О. Регіональні тренди розвитку машинобудування в Україні: статистична оцінка. *Статистика України*. 2021. № 3(94). С. 12-20. DOI: [https://doi.org/10.31767/su.3\(94\)2021.03.02](https://doi.org/10.31767/su.3(94)2021.03.02)
3. Амоша О. І., Булеєв І. П., Землянкін А. І., Збаразька Л. О., Харазішвілі Ю. М. та ін. *Промисловість України – 2016: стан та перспективи розвитку*: науково-аналітична доповідь / Інститут економіки промисловості НАН України. Київ, 2017. 120 с. URL: https://iie.org.ua/wp-content/uploads/monografiyi/2017/Dopovid_2017.pdf
4. *Research on the development of the machine-building industry of Ukraine: state and prospects* / edited by S. F. Smerichevskiyi. Latvia: Baltija Publishing, 2017. 200 p. URL: https://www.researchgate.net/profile/Sergii-Sardak/publication/322052953_Research_on_the_development_of_the_machine-building_industry_of_Ukraine_state_and_prospects/links/5a40f90b458515f6b04a3775/Research-on-the-development-of-the-machine-building-industry-of-Ukraine-state-and-prospects.pdf
5. Соколова Л. В., Стойка О. В. Сучасний стан машинобудування України та тенденції його розвитку за умов незбалансованої економіки. *Ефективна економіка*. 2019. № 11. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.11.5>
6. Гурочкіна В. В., Менчинська О. М. Особливості формування та функціонування інтегрованих структур в глобальних ланцюгах створення вартості. *Вісник Хмельницького національного університету: Економічні науки*. 2020. № 3. С. 248-257. DOI: <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2020-282-3-43>
7. Hlušková T. Competitiveness Outlook of the Automotive Industry in the V4 Countries. *Studia Commercialia Bratislavensia*. 2019. Vol. 12(41). Pp. 24-33. DOI: <https://doi.org/10.2478/stcb-2019-0003>
8. *Współczesne koncepcje i trendy w branży motoryzacyjnej* / red. nauk. M. Łuczak, Ł. Małys. Poznań: Advertiva, 2016. URL: <https://docplayer.pl/40177645-Wspolczesne-koncepcje-i-trendy-w-branzy-motoryzacyjnej.html>
9. Статистична інформація. *Державна служба статистики України*: сайт. 2022. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
10. Про розвиток автомобільної промисловості. *Лабораторія законодавчих перспектив*: сайт. 01.12.2003. URL: <https://parlament.org.ua/2003/12/01/pro-rozvitok-avtomobilnoyi-promislo>
11. Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні: Закон України від 01.01.2008 р. № 535/97-ВР. *Законодавство України*: сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/535/97-%D0%B2%D1%80#Text>
12. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної підтримки автомобілебудівної промисловості України: Закон України від 01.01.2014 р. № 2779-III. *Законодавство України*: сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2779-14#Text>
13. *Автотранспорт в Україні*. 2007. 40 с. URL: https://ukrautoprom.com.ua/wp-content/uploads/2020/07/Motor_vehicles_Ukraine-07.x90153.pdf
14. Sozansky L., Koval L. Key trends in the development of mechanical engineering in Ukraine. *Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu*. 2021. Vol. 94(3). Enterprises and the Market in the Face of New Challenges – a Diagnosis and Directions of Transformation. Pp. 49-60. DOI: <https://doi.org/10.5604/01.3001.0015.8441>
15. *Główny Urząd Statystyczny*: strona internetowa. 2022. URL: <http://stat.gov.pl>

References

1. Heyets, V. M., & Ostashko, T. O. (Eds.) (2016). *Implementatsiya Uhody pro asotsiatsiyu mizh Ukrayinoyu ta YeS: ekonomichni vyklyky ta novi mozhlyvosti [The Implementation of the Association Agreement between Ukraine and the EU: Economic Challenges and Opportunities]*: Scientific Report. Kyiv: Institute for Economics and Forecasting of NAS of Ukraine. Retrieved from <http://ief.org.ua/docs/sr/293.pdf> [in Ukrainian].
2. Ishchuk, S. O. (2021). Regionalni trendy rozvytku mashynobuduvannya v Ukrayini: statystychna otsinka [Regional Trends in the Development of Mechanical Engineering in Ukraine: A Statistical Assessment]. *Statystyka Ukrainy – Statistics of Ukraine*, 3,

- 12-20. DOI: [https://doi.org/10.31767/su.3\(94\)2021.03.02](https://doi.org/10.31767/su.3(94)2021.03.02) [in Ukrainian].
3. Amosha, O. I. (Ed.), Bulyeyev, I. P., Zemlyankin, A. I., Zbarazska, L. O., & Kharazishvili, Yu. M., et al. (2017). *Promyslovist' Ukrayiny – 2016: stan ta perspektyvy rozvytku [Industry of Ukraine – 2016: state and prospects of development]*: Scientific Report. Kyiv: Institute of Industrial Economics of the National Academy of Sciences of Ukraine. Retrieved from https://iie.org.ua/wp-content/uploads/monografii/2017/Dopovid_2017.pdf [in Ukrainian].
4. Smerichevskiy, S. F. (Ed.) (2017). *Research on the Development of the Machine-Building Industry of Ukraine: State and Prospects*. Latvia: Baltija Publishing. Retrieved from https://www.researchgate.net/profile/Sergii-Sardak/publication/322052953_Research_on_the_development_of_the_machine-building_industry_of_Ukraine_state_and_prospects/links/5a40f90b458515f6b04a3775/Research-on-the-development-of-the-machine-building-industry-of-Ukraine-state-and-prospects.pdf
5. Sokolova, L. V., & Stoyka, O. V. (2019). Suchasnyy stan mashynobuduvannya Ukrayiny ta tendentsiyi yoho rozvytku za umov nezbalansovanoi ekonomiky [The current state of machine-building in Ukraine and the tendency of its development under conditions of unbalanced economy]. *Efektivna ekonomika – Effective economy*, 11. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.11.5> [in Ukrainian].
6. Hurochkina, V. V., & Menchynska, O. M. (2020). Osoblyvosti formuvannya ta funktsionuvannya integrovanykh struktur v hlobal'nykh lantsyuhakh stvorennya vartosti [Features of formation and functioning of integrated structures in global value chains]. *Naukovyy visnyk Khmel'nyts'koho natsional'noho universytetu: Ekonomichni nauky – Bulletin of Khmelnytskyi national university: Economic sciences*, 3, 248-257. DOI: <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2020-282-3-43> [in Ukrainian].
7. Hlušková, T. (2019). Competitiveness Outlook of the Automotive Industry in the V4 Countries. *Studia Commercialia Bratislavensia – Studies Commercialia Bratislavensia*, 12, 24-33. DOI: <https://doi.org/10.2478/stcb-2019-0003>
8. Łuczak, M., & Małys, Ł. (Eds.) (2016). *Współczesne koncepcje i trendy w branży motoryzacyjnej [Contemporary concepts and trends in the automotive industry]*. Poznań: Advertiva. Retrieved from <https://docplayer.pl/40177645-Wspolczesne-koncepcje-i-trendy-w-branzy-motoryzacyjnej.html> [in Polish].
9. Statystyczna informacja [Statistical information] (2022). *State Statistics Service of Ukraine: Website*. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
10. Pro rozvytok avtomobil'noyi promyslovosti [About the development of the automobile industry] (2003). *Laboratory of legislative perspectives: Website*. Retrieved from <https://parlament.org.ua/2003/12/01/pro-rozvytok-avtomobilnoyi-promislo> [in Ukrainian].
11. Pro stymuluvannya vyrobnytstva avtomobiliv v Ukrayini [On stimulating the production of cars in Ukraine] (2008). Law of Ukraine, adopted on 2008, Jan 1, 535/97-VR. *Legislation of Ukraine: Website*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/535/97-%D0%B2%D1%80#Text> [in Ukrainian].
12. Pro vnesennya zmin do deyakykh zakonodavchykh aktiv Ukrayiny shchodo derzhavnoyi pidtrymky avtomobilebudivnoyi promyslovosti Ukrayiny [On making changes to some legislative acts of Ukraine regarding state support of the automotive industry of Ukraine] (2014). Law of Ukraine, adopted on 2014, Jan 1, 2779-III. *Legislation of Ukraine: Website*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2779-14#Text> [in Ukrainian].
13. *Avtotransport v Ukrayini [Road transport in Ukraine]* (2007). Retrieved from https://ukrautoprom.com.ua/wp-content/uploads/2020/07/Motor_vehicles_Ukraine-07.x90153.pdf [in Ukrainian].
14. Sozansky, L., & Koval, L. (2021). Key trends in the development of mechanical engineering in Ukraine. In *Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu [The WSB University in Poznań Graduate Research Journal]*: Vol. 94(3). Enterprises and the Market in the Face of New Challenges – a Diagnosis and Directions of Transformation (pp. 49-60). DOI: <https://doi.org/10.5604/01.3001.0015.8441>
15. *Central Statistical Office: Website* (2022). Retrieved from <http://stat.gov.pl> [in Polish].

Статтю підготовлено в межах виконання відомчої теми “Наукові засади структурної трансформації промислового сектора економіки регіонів України” (ДР № 0120U002104).

Надійшло 24.06.2022 р.