

3. “Про нас | Міністерство цифрової трансформації України.” Accessed: July 10, 2025. URL: <https://thedigital.gov.ua/ministry>
 4. “State of Resilience: How Ukraine’s Digital Government Is Supporting Its Citizens During the War.” Accessed: July 10, 2025. URL: <https://institute.global/insights/tech-and-digitalisation/state-resilience-how-ukraines-digital-government-supporting-its-citizens-during-war>
 5. “‘eRecovery’: how can Ukrainians abroad receive compensation for damaged housing?” Accessed: July 10, 2025. URL: <https://visitukraine.today/blog/4992/erecovery-how-can-ukrainians-abroad-receive-compensation-for-damaged-housing>
 6. “IDPs who applied through Diia and did not receive financial assistance will be able to get it.” Accessed: July 10, 2025. URL: <https://visitukraine.today/pl/blog/734/idps-who-applied-through-diia-and-did-not-receive-financial-assistance-will-be-able-to-get-it>
 7. “What is Suomi.fi? — General information on Suomi.fi — Suomi.fi.” Accessed: July 10, 2025. URL: <https://www.suomi.fi/instructions-and-support/general-information/what-is-suomifi>
 8. “X-Road,” e-Estonia. Accessed: July 10, 2025. URL: <https://e-estonia.com/solutions/x-road-interoperability-services/x-road/>
-

Сергій ЛИТВИНЕНКО

*студент третього курсу освітньої програми
«Суспільне і приватне врядування»*

ЯПОНСЬКИЙ ДОСВІД РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ: РІЛЬ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ ТА ІННОВАЦІЙ

Ключові слова: транспортне машинобудування, державна політика, Японія, економічна політика, автомобілебудування, залізничний транспорт, суднобудування.

Метою дослідження є визначити ключові кроки для ефективного розвитку транспортного машинобудування на прикладі Японії, з акцентом на роль державної політики.

Виклад основного матеріалу. Розвиток транспортного машинобудування відіграє стратегічну роль у забезпеченні економічного зростання та технологічного прогресу держави. Для України вивчення досвіду країн із високим рівнем розвитку цієї галузі є особливо актуальним, оскільки це відкриває можливості для підвищення

ефективності національного виробництва, посилення його конкурентоспроможності на світовому ринку та залучення інвестицій у високотехнологічні сектори.

У цьому контексті, Японія слугує винятковим прикладом світового лідера у сфері транспортного машинобудування. Її успіх базується на глибоко продуманій та довгостроковій державній політиці, що системно орієнтована на інновації, технічний прогрес та всебічну підтримку національних виробників. Завдяки тісній та ефективній координації між урядом і приватним сектором, Японія досягла визначних результатів у виробництві автомобілів, потягів і суден. Саме потужна державна підтримка, поєднана зі стимулюванням експорту, дозволила Японії стати безумовним світовим лідером в автомобілебудуванні, що є цінним уроком для країн, які прагнуть розвивати власний потенціал у цій стратегічно важливій галузі.

Японський уряд активно підтримував автомобільну промисловість, надаючи субсидії та контракти ще на початку 20-го століття, коли транспортні засоби використовувались переважно у військових цілях. Під час Другої світової війни японський уряд виділяв значні кошти на розробку та виробництво військової техніки, зокрема автомобілів, що дозволило компаніям, таким як Toyota та Nissan, розвиватися і зростати. Після війни, незважаючи на фактичну окупацію Японії союзними силами, уряд продовжував підтримувати розвиток національної автомобільної промисловості через субсидії та спеціальні кредити, наприклад, для Toyota, яка переживала фінансові труднощі в 1949 році. Для компанії було надано безпрецедентний кредит від Банку Японії обсягом 560 000 доларів США. У подальшому для таких кредитів було створено окремий банк розвитку [1].

Важливим кроком у розвитку автомобільної промисловості стало сприяння урядом технічним зв'язкам з американськими компаніями, що дозволило японським виробникам отримати необхідні технології та досвід. Завдяки політиці протекціонізму та стимулювання виробництва національних автомобілів, японські компанії могли зростати без значної конкуренції з боку великих світових виробників. Наприкінці 1950-х років уряд також став активно підтримувати перехід до виробництва компактних та економічних легкових автомобілів, що відповідало вимогам зростаючого середнього класу та стабільної економіки. Це дозволило японським виробникам зайняти значну частку ринку, як внутрішнього, так і зовнішнього. В 1970-х роках політика щодо енергоефективності та екології також стимулювала інновації, такі як розробка двигунів з низьким рівнем викидів і каталізаторів, що забезпечило японським виробникам конкурентну перевагу на світовому ринку [1].

Важливою частиною державної підтримки була також захист від внутрішніх загроз, зокрема від радикальних робітничих профспілок, що ставало важливим фактором стабільності виробництва. На початку 1960-х років японські автомобільні компанії, зокрема Nissan, переживали серйозні страйки, але завдяки урядовій допомозі вони змогли приборкати протестні рухи і створити більш продуктивні, орієнтовані на зростання умови роботи. Завдяки сукупності цих факторів, автомобільна промисловість Японії досягла небувалих висот і стала одним з основних гравців на світовому ринку, а компанії Toyota, Nissan, Honda, Suzuki стали відомими і успішними брендами, що визначають сучасну автомобільну індустрію [1].

Японія також зробила значний внесок у розвиток залізничного транспорту. У 1964 році була відкрита високошвидкісна залізнична система Shinkansen, що стала еталоном для інших країн. Уряд Японії інвестував значну суму, включно з кредитом у 80 мільйонів доларів США від Світового банку у будівництво цього амбітного проєкту [2]. Створення інфраструктури для швидкісних поїздів зумовило створення попиту на сучасні та інноваційні транспортні засоби. Швидкісні поїзди Shinkansen були розроблені за участі японських інженерів, завдяки масштабній програмі фінансування, яка дозволила реалізувати ці проєкти на найвищому рівні. Нова система відзначилась великим успіхом і створила умови для експорту передових технологій залізничного машинобудування.

У сфері суднобудування Японія завжди була передовою країною, враховуючи своє географічне положення, проте тут теж варто відмітити скоординовану та ефективну державну політику. Японські компанії, такі як Mitsubishi Heavy Industries, Sumitomo Heavy Industries та Awasaki Heavy Industries, здобули світове визнання завдяки виробництву висококласних суден, включаючи контейнеровози, танкери та круїзні судна. Для досягнення цього держава 23 використовувала низку заходів для підтримки суднобудування, особливо в періоди економічних криз та загострення міжнародної конкуренції. Важливо те, що Японія не лише ефективно нарощувала потужності, але могла гнучко ними оперувати. Так, унаслідок нафтових криз 1973-1974 та 1978 років виробничі потужності Японії були значно скорочені, а кількість компаній, здатних будувати судна водотоннажністю понад 5000 gt, зменшилася з 44 до 26 [3].

Державне регулювання також включало підтримку підприємств через субсидії, податкові пільги та обмеження на використання великих доків, що сприяло збереженню конкурентоспроможності малих та середніх верфей. Крім того, уряд стимулював внутрішній попит на судна, забезпечуючи фінансування для оновлення флоту [3]. Така стратегія

допомогла знизити негативні наслідки світових економічних криз та стабілізувати галузь. З метою збереження конкурентоспроможності японські суднобудівники активно впроваджували нові технології та підвищували продуктивність.

Держава сприяла розвитку науково-дослідних програм, фінансуючи розробку нових технологій та методів виробництва. Зокрема, підприємства впроваджували методи серійного виробництва та вдосконалювали технологічні процеси для зниження витрат. Конкуренція з боку південнокорейських суднобудівників змушувала Японію адаптувати свою стратегію. Корейські верфі, що мали нижчі виробничі витрати, поступово збільшували свою частку на світовому ринку. Японські суднобудівники намагалися компенсувати це за рахунок технологічних переваг, ефективності управління виробничими процесами та точного дотримання термінів постачання. Урядова підтримка суднобудівної галузі також проявлялася через контроль над стратегічно важливими ресурсами, такими як сталь. Японські суднобудівники сплачували значно вищі ціни за сталь, ніж їхні конкуренти з Південної Кореї, що призводило до зростання собівартості виробництва. Проте уряд підтримував внутрішнє виробництво сталі, що дозволяло зберігати стабільність у цьому секторі промисловості [1].

Висновки. Досвід Японії, як світового лідера у галузі транспортного машинобудування демонструє, що ефективна державна політика, яка включає системну підтримку національних виробників, інновації та стимулювання експорту, може суттєво підвищити конкурентоспроможність країни на світовому ринку. Активна участь японського уряду в розвитку автомобільної промисловості, залізничного транспорту та суднобудування, зокрема через фінансову підтримку, захист національного ринку та сприяння впровадженню новітніх технологій, стала ключем до успіху галузі. Взаємодія між державою і приватним сектором сприяла стабільності виробництва, впровадженню інновацій та зростанню продуктивності. Особливу увагу слід приділити важливості гнучкості управління виробничими потужностями, науково-дослідній діяльності, а також адаптації до зовнішньої конкуренції, зокрема з боку південнокорейських компаній. Японський досвід свідчить, що збалансована політика протекціонізму у поєднанні з відкритістю до міжнародних технологічних зв'язків є ефективною стратегією розвитку. Для України вивчення і адаптація подібних підходів можуть стати фундаментом для підвищення ефективності національного транспортного машинобудування, зміцнення його позицій на світовому ринку та залучення інвестицій у високотехнологічні сектори.

Список використаних джерел

1. The Titans and the State. Government's role in the Japanese automotive industry. URL: https://journeys.dartmouth.edu/marcanovicoff22/governments-role-in-the-japanese-automotive-industry/#_ftnref12
 2. The shinkansen turns 50: the history and future of Japan's high-speed train. Nippon.com. URL: <https://www.nippon.com/en/features/h00078>
 3. Japanese shipbuilding. GlobalSecurity.org. URL: <https://www.globalsecurity.org/military/world/japan/industry-shipbuilding.htm>
-

Ірина МАКСИМЧУК

*студентка освітньої програми
«Суспільне і приватне врядування»*

РЕАЛІЗАЦІЯ СОЦІАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ ДЛЯ ВНУТРІШНЬО ПЕРЕМІЩЕНИХ ОСІБ В УМОВАХ ВІЙНИ

Ключові слова: ВПО, війна, психологічна допомога, фінансова допомога, інтеграція, дискримінація, соціальна політика, фінансування, розвиток, адаптація.

Мета: розглянути та виявити ефективні методи реалізації соціальної політики для ВПО в умовах війни.

Виклад основного матеріалу: Проблеми, які часто виникають у питанні реалізації соціальної політики для ВПО в умовах війни, пов'язані з основними трьома чинниками: фінансуванням, дискримінацією та неготовністю кадрового складу. В Україні існують програми державної фінансової підтримки для внутрішньо переміщених осіб, а саме «3000 грн для осіб з інвалідністю і дітей та 2000 грн для інших, а також субсидії на комунальні витрати» [1].

Безперечно, будь-які гроші є корисними у кризові моменти, та за даними дослідження МОМ «Лише для 38 % ВПО постійна заробітна плата є основним джерелом доходу, тоді як для кожного п'ятого домогосподарства (22 %) – це державна допомога» [2].

Це дослідження свідчить, що величезна кількість людей з тих чи інших причин повністю залежить від державних виплат. Також багато громад в певній мірі були та залишаються залежні від міжнародної допомоги, яка, як показала історія на прикладі «USAID», може бути нестабільною.