

УДК 338.2(477):629.11  
JEL: E23; L50  
DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2025-5-244-255>

## ВІДБУДОВА ТА РОЗВИТОК АВТОМОБІЛЕБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ: СТАРТОВІ УМОВИ

©2025 ДІДИК А. М., ЛАЗАРЄВ А. О.

УДК 338.2(477):629.11  
JEL: E23; L50

### Дідик А. М., Лазарєв А. О. Відбудова та розвиток автомобілебудівної галузі в Україні: стартові умови

Метою дослідження є аналіз стартових умов відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі України. Адже автомобілебудування, як драйвер розвитку інших галузей національної економіки, та її зростання в цілому навіть вже зараз може суттєвим чином посприяти відновленню економіки в Україні. Показано, що розвиток автомобілебудівної галузі в Україні як процес становить собою здійснення на підприємствах її підгалузей керованих і контрольованих якісних та кількісних змін, а розвиток як результат – якісно новий стан галузі, в якому відкриваються нові можливості, виникає здатність до вирішення нових завдань та отримання позитивних результатів. Надано характерні риси категорії «розвиток» стосовно автомобілебудівної галузі в Україні, сукупність яких становить собою есенціальну характеристику її розвитку, що визначає його сутність або сутнісне значення. Аналіз стартових умов відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі України виконано з використанням структурного підходу, що надало змогу упорядкувати види автомобільної техніки, які випускаються в Україні (або є можливість їхнього виготовлення), виділити ті з них, на виробництві яких є економічний сенс зосередити увагу не лише бізнесу, а й державних інститутів, що закладає підвалини векторності розвитку галузі. Стартові умови проаналізовані не лише для традиційних для вітчизняної економіки підгалузей автомобілебудування, а й для тих трендів з формування нових підгалузей, що вже достатньо чітко та виразно сформувалися: активізація виробництва надбудов і спецавтомобілів; виробництво нових зразків автомобільної техніки для потреб ЗСУ; намагання організувати випуск електромобілів; відбудова та розвиток виробництва легкових авто, виробництво яких домінує у продукції світової автомобілебудівної галузі. Результати виконаного дослідження можуть знайти використання в розробленні інструментів державного регулювання відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні.

**Ключові слова:** автомобілебудування, відновлення, розвиток, есенціальна характеристика, вектор, стартові умови.

**Рис.: 1. Табл.: 3. Бібл.: 34.**

**Дідик Андрій Миколайович** – доктор економічних наук, доцент, професор кафедри зовнішньоекономічної та митної діяльності, Національний університет «Львівська політехніка» (вул. Степана Бандери, 12, Львів, 79013, Україна)

**E-mail:** [d3101220@gmail.com](mailto:d3101220@gmail.com)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-0323-0912>

**Лазарєв Антон Олександрович** – аспірант кафедри зовнішньоекономічної та митної діяльності, Національний університет «Львівська політехніка» (вул. Степана Бандери, 12, Львів, 79013, Україна)

**E-mail:** [anton.lazarev@gmail.com](mailto:anton.lazarev@gmail.com)

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

UDC 338.2(477):629.11  
JEL: E23; L50

### Didyk A. M., Lazarev A. O. Restoration and Development of the Automotive Industry in Ukraine: The Initial Conditions

The aim of the study is to analyze the starting conditions for the restoration and development of the automotive industry in Ukraine. Indeed, the automotive industry, as a driver of development for other sectors of the national economy, can significantly contribute to the recovery of the economy in Ukraine even at this moment. It is demonstrated that the development of the automotive industry in Ukraine, as a process, involves the implementation of managed and controlled qualitative and quantitative changes in its sub-sectors at enterprises, while development as a result leads to a qualitatively new state of the industry, creating new opportunities and enabling the capacity to address new challenges and achieve positive outcomes. The characteristic features of the category «development» concerning the automotive industry in Ukraine are provided, the totality of which constitutes an essential characteristic of its development that defines its essence or essential meaning. The analysis of the initial conditions for the restoration and development of the automotive industry in Ukraine was conducted using a structural approach, which allowed for the categorization of types of automotive equipment produced in Ukraine (or the possibility of their production), highlighting those for which it makes economic sense to concentrate attention not only on business but also on state institutions, thereby laying the foundations for the development vector of the industry. The initial conditions were analyzed not only for the traditional sub-sectors of automotive manufacturing in the national economy but also for those trends in the formation of new sub-sectors that have already emerged quite clearly and distinctly: the activation of production of superstructures and special vehicles; the production of new samples of automotive equipment for the needs of the Armed Forces of Ukraine; attempts to establish electric vehicle production; and the restoration and development of passenger car production, which dominates the output of the global automotive industry. The results of the completed study may find application in the development of tools for state regulation of the restoration and development of the automotive industry in Ukraine.

**Keywords:** automotive engineering, renewal, development, essential characteristic, vector, initial conditions.

**Fig.: 1. Tabl.: 3. Bibl.: 34.**

**Didyk Andrii M.** – Doctor of Sciences (Economics), Associate Professor, Professor of the Department of Foreign Trade and Customs Operations, National University «Lviv Polytechnic» (12 Stepana Bandery Str., Lviv, 79013, Ukraine)

**E-mail:** [d3101220@gmail.com](mailto:d3101220@gmail.com)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-0323-0912>

**Lazarev Anton O.** – Postgraduate Student of the Department of Foreign Trade and Customs Operations, National University «Lviv Polytechnic» (12 Stepana Bandery Str., Lviv, 79013, Ukraine)

**E-mail:** [anton.lazarev@gmail.com](mailto:anton.lazarev@gmail.com)

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

**Е**кономічне зростання багатьох країн значною мірою зумовлене розвитком автомобільного виробництва. Автомобільна промисловість виступила локомотивом, який витягнув економіку США з Великої депресії, а потім підтримував економіку повоєнної Європи, зокрема Німеччини. Незабаром після цього автомобільна промисловість стала основою для розвитку японської та південнокорейської економік, зумовивши так зване «економічне диво».

Суттєве значення автомобілебудівної галузі в економіці багатьох держав завдяки її реальному впливу на розв'язання низки проблем економічного, соціального та екологічного характеру зумовлює необхідність значного посилення уваги до відбудови та розвитку галузі в Україні, надання їй статусу пріоритетної. Місце автомобілебудівної промисловості в економіці багатьох країн багато в чому зумовлено її визнанням свого часу пріоритетною галуззю, рішеннями в цьому контексті бізнесу та державною підтримкою.

Пріоритетні галузі економіки зазвичай визначаються національними урядами залежно від потреб і можливостей країни завдяки таким ознакам, як інноваційність, екологічність, створення (або застосування) сучасних технологій, розвиток людських ресурсів, вплив на енергетичний сектор держави та інфраструктуру, підтримування малих і середніх підприємств тощо. Крім цих ознак загального характеру, пріоритетність галузі економіки може змінюватися залежно від особливих обставин у країні.

До числа пріоритетних галузей економіки України є всі підстави віднести й автомобілебудування. Адже саме автомобілебудування є драйвером розвитку інших галузей національної економіки та її зростання в цілому. Автомобілебудівна галузь навіть уже зараз може забезпечити розвиток економіки в Україні тому що, по-перше, має значний потенціал до зростання, а, по-друге, забезпечує актуалізацію та розвиток супутніх видів економічної діяльності – обслуговування транспортних засобів, виготовлення запасних частин і вузлів, організувати які легше для транспортних засобів, що створено за повним або частковим циклом в Україні.

Як пріоритетна галузь автомобілебудування підлягає відбудові в економіці України в числі перших. Відбудова автомобілебудівної галузі України необхідна хоча б тому, що сьогодні ця галузь, попри її важливість, перебуває в незадовільному стані, який є результатом не лише війни з РФ, а й тих процесів, що активно відбувалися перед війною, зокрема процесів у державному регулюванні цієї галузі.

Проте обмежитися лише відбудовою автомобілебудівної галузі в Україні означає, по суті, по-

вернення до її довоєнного стану, який в силу низки причин не можна вважати задовільним. Відбудова автомобілебудівної галузі в Україні означає відновлення тих її підгалузей, які мають економічний і технологічний сенс для їхнього відновлення. Але відбудову галузі слід розглядати як передумову її подальшого розвитку, адже за роки війни в Україні у світі спостерігалися значні зміни позитивного характеру в цій галузі – як продуктової лінійки її підгалузей, так і технологій виготовлення її продуктів.

Розвиток вітчизняного автомобілебудування створюватиме позитивний кумулятивний ефект в інших галузях економіки країни – металургії, хімічній промисловості, електротехнічній, текстильній галузі тощо, стимулюватиме наукову та інноваційну діяльність наукових і проектно-конструкторських організацій України [1].

Відбудова та розвиток вітчизняного автомобілебудування мають здійснюватися в певній послідовності та взаємозв'язку, що потребує розгляду їхньої сутності та стартових умов.

*Метою статті є аналіз стартових умов відбудови та розвитку вітчизняного автомобілебудування.*

**П**роблематиці стану та розвитку автомобілебудування в Україні присвячено багато наукових публікацій, що ще раз підкреслює важливість цієї галузі для національної економіки держави. Відмітною рисою цих публікацій є зосередження уваги на певних аспектах економіки, організації діяльності та управління автомобілебудівних підприємств, проблемних ситуаціях та обставинах, що заважають та гальмують їхній розвиток (наприклад, [2]), аналізі обсягу та структури випуску продукції автомобілебудування (наприклад, [3]), діагностиці проблем розвитку вітчизняного автомобілебудування в контексті зовнішніх впливів (наприклад, [4]).

Докладно проблематика стану та перспектив автомобілебудування в Україні регулярно аналізуються в оглядах інформаційно-аналітичної групи AUTO Consulting, що є спеціалізованою маркетинговою компанією на автомобільному та суміжних ринках України.

Але проблематика відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні потребує не лише докладного вивчення їхніх окремих аспектів, а формування предметного поля дослідження на засадах системного підходу, першим кроком застосування якого є визначення сутності процесів відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні, результатів цих процесів та їхніх стартових умов. Саме ці питання потребують системного дослідження, яке має виходити з такого.

У загальному сенсі зміст терміна «відбудова» тлумачиться як процес відновлення або відтворення чогось після зруйнування, пошкодження або занедбання певного об'єкта (господарства, міста, галузі, інфраструктури та навіть суспільства). Відновлення є більш багатоаспектним і масштабним процесом, який розглядається як розуміння та покращення стану об'єкта, що був пошкоджений або зруйнований. Відновлення передбачає ренесанс, переродження об'єкта (наприклад, національної економіки або економіки регіону, та їхньої інтеграції, відповідно, до світової або національної економіки) [5].

До певної міри зміст поняття «відновлення об'єкта» збігається зі змістом категорії «розвиток об'єкта», яка увійшла до терміносистеми економіки в 60–70-ті роки минулого століття. Дотепер зміст категорії «розвиток» як загальноекономічної категорії не має єдиного тлумачення, хоча на макрорівні ця категорія активно використовується, наприклад в імовірнісних моделях економічної рівноваги та економічної динаміки.

Розвиток як процес охоплює зміни (керовані або еволюційні), що відбуваються у становленні об'єкта, а розвиток, як результат, становить собою якісно новий стан об'єкта саме завдяки змінам, що відбулися під контролем суб'єкта розвитку або спонтанно, під впливом чинників зовнішнього та внутрішнього середовища об'єкта [6, с. 63, 77].

Відбудова та розвиток автомобілебудівної галузі в Україні є не лише взаємозумовленими, але й тісно пов'язаними процесами, відокремити які достатньо складно, оскільки їхні напрями перетинаються, а іноді повторюють один одного. Поняття «відбудова» та категорія «розвиток» необхідно наповнити конкретним змістом щодо такого об'єкта, як автомобілебудування в Україні, для чого необхідне чітке тлумачення змісту понять «відбудова автомобілебудівної галузі» та «розвиток автомобілебудівної галузі», що створює підстави для аналізу стартових умов і визначення векторності цих процесів.

Визнання автомобілебудівної галузі в Україні об'єктом розвитку служить підставою одночасного визнання її розвитку і процесом, і результатом. Розвиток автомобілебудівної галузі в Україні як процес становить собою здійснення на підприємствах її підгалузей керованих і контрольованих якісних і кількісних змін, а розвиток як результат – якісно новий стан галузі, в якому в неї відкриваються нові можливості, виникає здатність до вирішення нових завдань та отримання позитивних результатів.

Розвиток автомобілебудівної галузі в Україні має бути спрямований не стільки на ліквідацію

продуктового та технологічного розриву зі світовим автомобілебудуванням, що має місце в наш час, скільки на пошук і реалізацію тих змін позитивного характеру, що є реальними та найбільш доцільними в його підгалузях з різних позицій, наприклад з економічної, іміджевої, технологічної, інноваційної тощо.

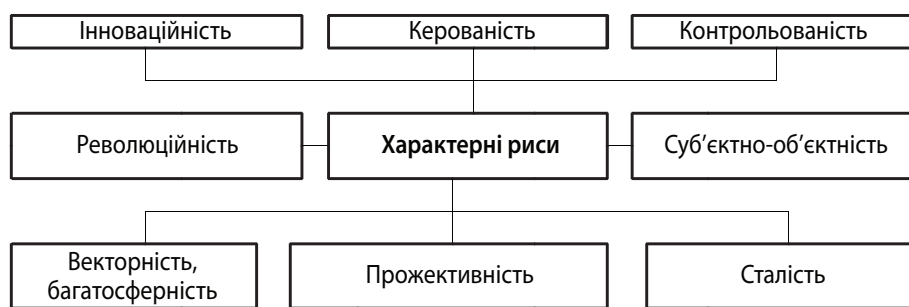
Розвиток автомобілебудівної галузі в Україні надає можливість отримання якісних змін у виробництві автомобільної техніки, які позначаються на внутрішніх характеристиках галузі, її потенціалом сприймати новачі будь-якого виду (навіть якщо в поточний час вони не є економічно доцільними, але можуть стати такими в майбутньому). Автор теорії економічного розвитку Й. Шумпетер невід'ємною рисою розвитку вважав створення нових явищ і стверджував, що зростання їх не породжує, а лише збільшує масштаб або кількість вже наявних явищ [7, с. 94].

Метою розвитку автомобілебудівної галузі в Україні як його об'єкта є створення на модернізованих діючих і нових підприємствах сучасного виробництва високотехнологічної конкурентоспроможної інвестиційно привабливої автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин, затребуваних не лише на національному, а визнаних на зарубіжних ринках з одночасним впливом на масштаб і рівень інноваційності суміжних видів економічної діяльності.

Для досягнення мети розвитку автомобілебудівної галузі в Україні повинен мати відповідні характерні риси (рис. 1), докладний опис яких надано у [6, с. 106–114].

Для досягнення мети розвитку автомобілебудівної галузі в Україні мають бути притаманні тією чи іншою мірою всі характерні риси з рис. 1. Саме сукупність цих характерних рис становить собою есенціальну характеристику розвитку автомобілебудівної галузі в Україні, яка визначає його сутність або сутнісне значення: інтенсивне кероване, контрольоване та прожективне внесення змін до наявного виробництва окремих видів автомобільної техніки, рушійною силою чого мають стати інновації, і не лише у використовуваних видах продукції та технологіях, а й в організації виробництва, праці, управління, співпраці з партнерами з бізнесу та конкурентами.

Саме за умови проактивності розвитку автомобілебудівної галузі в Україні можливий шлях від його стартових умов до певного уявленого майбутнього стану виробництва галузі шляхом здійснення системної сукупності заздалегідь визначених змін, здійснити які своєчасно та повною мірою підприємницькі структури галузі здатні лише за активної участі держави.



**Рис. 1. Необхідні характерні риси розвитку автомобілебудівної галузі в Україні в повоєнний період**

Джерело: складено з використанням [6, с. 106–114].

**П**родуктова лінійка автомобілебудівної галузі надзвичайно різноманітна (і Україна не є винятком). Тому коли йдеться про виробництво високотехнологічної конкурентоспроможної інвестиційно привабливої автомобільної техніки, необхідно розуміти, що через різність стартових умов виробництву одних її видів необхідно приділити значну увагу, використовуючи широкий спектр інструментів розвитку, тоді як виробництво інших видів автомобільної техніки може залишитися без суттєвих змін.

Тому розвиток автомобілебудівної галузі в Україні доцільно розглядати з позиції структурного підходу, використання якого надає змогу упорядкувати види автомобільної техніки, що випускаються в Україні (або є можливість їхнього виготовлення) з метою виділення тих з них, на виробництві яких має економічний сенс зосередити увагу не лише бізнесу, а й державним інститутам. Таке упорядкування надає змогу забезпечити векторність розвитку автомобілебудівної галузі в Україні.

У контексті розвитку автомобілебудівної галузі в Україні доречним є застереження не ототожнювати поняття «розвиток галузі» і «зростання галузі», про що стверджував ще Р. Акофф [8, р. 46]. За Р. Акоффом, зростання обсягів автомобільної техніки, що вже випускається і навіть добре зарекомендувала себе на національному ринку, є кількісною характеристикою змін в автомобілебудівній галузі в Україні, що притаманне процесу її відбудови.

Відбудова та розвиток автомобілебудівної галузі в Україні можуть послужити рушійною силою пошуку та комерціалізації, до чого активно підштовхують зміни, що відбуваються. Так, значного підвищення інноваційності повного або часткового циклу виготовлення автомобілів вимагає необхідність дотримання останніх версій екологічного стандарту ЄВРО, зокрема ЄВРО-5 та ЄВРО-6, закріплена в нормах відповідних законів України:

- ✦ відповідно до норм Закону України «Про внесення змін до Закону «Про деякі питан-

ня ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» щодо колісних транспортних засобів», що набрав чинності 01.01.2016 р. [9], в Україні заборонено виробництво автотранспорту, який не відповідає нормам Євро-5 (за винятком транспортних засобів, вироблених в Україні до 31.12.2015 р. включно);

- ✦ відповідно до норм Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» [10] в Україні з 01.01.2025 р. заборонено виробництво автотранспорту, який не відповідає нормам Євро-6 (за винятком транспортних засобів, вироблених в Україні до 31.12.2024 р. включно).

Зрозуміло, що збереження традиційних технологій дотримання норм стандартів ЄВРО-5 та ЄВРО-6 призведе до збільшення вартості автомобілів національного виробництва. Щоб цього не відбулося, потрібні інновації, спрямовані, перш за все, на зменшення витрат при збереженні якості готового продукту та дотримання вимог екологічних стандартів.

**В**ектори та, відповідно, інструментарій відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в післявоєнний період неможливо визначити для всієї галузі разом, адже продуктова лінійка галузі надзвичайно різноманітна, а позиції підгалузей кардинально різняться. Відмінність підгалузей зумовлена в тому числі стартовими умовами, що склалися наприкінці 2024 – початку 2025 років.

Перш за все, доцільно розглянути стартові умови відбудови та розвитку виробництва легкових авто, виробництво яких домінує у продукції світової автомобілебудівної галузі. Стартові умови відбудови та розвитку виробництва легкових авто є результатом хоча і повільного, але невпинного його погіршення аж до занепаду. У 2008 р. автовиробництво приносило Україні близько 4% ВВП і

мало потенціал зростання до 10%. У галузі автомобілебудування України разом з організаціями автосервісу на початку 2000-х років працювало близько 60 підприємств у Дніпропетровську, Запоріжжі, Луцьку, Кременчуку, Мелітополі, Києві, Харкові, Чернігові, Львові, Одесі, де виготовлялися легкові та вантажні автомобілі, агрегати для автомобілів, причеми та напівпричеми, автобуси, тролейбуси, авто- та електронавантажувачі, мото- і велотехніка, запасні частини та комплектуючі вузли до автомобільної техніки, підшипники [11]. Проте більшість українських автозаводів того часу дісталися Україні у спадщину від планової економіки, керівники/власники таких автозаводів не змогли адаптуватися до умов конкуренції, не інвестували в модернізацію виробництва, підвищення якості та вихід на європейські ринки, лише експлуатуючи (і то нетривалий час) ті потужності, що їм дісталися.

Позиції вітчизняного автомобілебудування погіршило вступ України до Світової організації торгівлі (СОТ) у 2005 р., через що Україна зменшила ввізне мито на легкові автомобілі з 25% до 10%, що відкрило широкий доступ на національний ринок продукції світових автовиробників і, відповідно, зумовило наступними роками входження України до десятки світових лідерів із продажу іноземних авто. Одночасно було ліквідовано преференції для вітчизняних виробників легкових автівок.

Ситуація з виробництвом легкових автомобілів суттєво погіршилася після фінансової кризи 2008 р., через яку впали обсяги їх продажів в Україні. Негативні наслідки кризи 2008 р. погіршилися у 2014 р. через захоплення Криму та війну на Донбасі.

**Н**а початку 20-х років ХХІ століття випуск легкових автомобілів в Україні майже припинився. Єдиний завод з випуску легкових автомобілів – «Єврокар», що розташований у селі Соломоново під Ужгородом, де збирають авто бренду Skoda – станом на лютий 2023 р. зібрав лише 345 автомобілів. А зараз на величезних площах «Єврокар», що тривалий час простоюють, власники намагаються організувати логістичний бізнес [12]. Отже, наприкінці 2024 р. в Україні виробництво легкових автомобілів повного циклу було відсутнім (щоправда, його вже майже не існувало в останнє десятиліття), що спричинено не лише невдалими рішеннями виробників у виборі бізнес-моделей, партнерів з виробництва та ринків збуту, непривабливим інвестиційним кліматом в Україні, а й не завжди виваженими рішеннями уряду (наприклад, пільгове ввезення автомобілів на іноземній реєстрації).

На початку війни Верховна Рада скасувала мито, ПДВ і акциз на ввезення автомобілів на іно-

земній реєстрації для пришвидшення перетину кордону волонтерами, що ввозили машини для потреб ЗСУ, залишивши тільки збір до Пенсійного фонду України (3–5% від вартості машини) [13]. Але ввозили автомобілі на іноземній реєстрації не лише волонтери, а й багато охочих зекономити на розмитненні, через що на кордоні утворилися величезні черги, які заважали руху з Європи до України дійсно потрібних вантажів до України. Дуже швидко рішення про пільгове розмитнення в пояснювальній записці до законопроекту № 7311, зареєстрованого 26.04.2022 р., було визнано помилкою, яка призвела до недоотримання державним бюджетом лише за перший тиждень дії «нульового розмитнення» 350 млн грн, а після нарощування обсягів ввезення «євроблях» країна, яка воює, щодня втрачала близько 100 млн грн [14]. Тому звільнення від оподаткування ПДВ, акцизним податком операцій з ввезення фізичними особами на митну територію України автомобілів легкових, кузовів до них, причепів та напівпричепів, мотоциклів, транспортних засобів, призначених для перевезення 10 осіб і більше, транспортних засобів для перевезення вантажів у митному режимі імпорту скасовано відповідним законом України вже в липні 2022 р. [15].

**Є**диним сегментом автомобілебудівної галузі України (як мінімум, до початку війни), який можна назвати чимось більшим, ніж просто SKD-складання, є виробництво автобусів. Хоча шасі та основні вузли постачають заводи інших країн, проте виготовлення кузова та монтаж відбувається в Україні. Більшість продукції продавалася на внутрішньому ринку України, її купували переважно організації (приватні та державні). До війни експорт автобусів був мізерним: у 2021 р. було експортовано лише 672 автобуси, виготовлених або переобладнаних українськими підприємствами [16].

Виробництво автобусів в Україні в останні роки було практично врятовано завдяки реалізації державної програми «Шкільний автобус», що реалізується протягом останніх років Міністерством освіти і науки України у співпраці із Міністерством економіки через ProzorroMarket і є частиною національної політики «Зроблено в Україні», яку ініціював Президент Володимир Зеленський. На закупівлю шкільних автобусів у бюджеті 2023 р. і 2024 р. виділено по 1 млрд грн, а у бюджеті 2025 р. – 1,6 млрд грн. Саме програма «Шкільний автобус» врятувала виробництво автобусів у складі вітчизняної автомобілебудівної галузі – виробники автобусів зберегли виробничі потужності та мають плани навіть нарощувати обсяги виробництва ма-

шин. Адже на ринку автобусів у 2023 р. практично не було комерційних клієнтів, 90% всіх закупівель було проведено за кошти держави [17].

Державна програма «Шкільний автобус» спрямована одночасно:

- ✦ на стимулювання українського автопрому, підтримування вітчизняних автовиробників, зокрема завдяки вимоги щодо ступеня локалізації виробництва (показник місцевої складової в питомій вазі вартості сировини, матеріалів, вузлів, агрегатів, деталей, складових частин і комплектуючих виробів, робіт, послуг та інших складових вітчизняного виробництва в собівартості товару, що є предметом закупівлі відповідно до Закону України, що отримав скорочену назву «Про локалізацію» [18]);
- ✦ на забезпечення новим якісним транспортом для доставки дітей до закладів освіти, за рахунок виділення в державному бюджеті і 2023 р., і 2024 р. субвенції на закупівлю шкільних автобусів у розмірі 1 млрд грн щорічно. У рамках політики «Зроблено в Україні» вісім областей України у 2024 р. закупили 117 шкільних автобусів на загальну суму в майже 400 млн грн [19].

Результатом реалізації державної програми «Шкільний автобус» є не лише поява нових автобусів, а і відбудова їхнього виробництва [17]:

- ✦ корпорація «Еталон» («ЧАЗ») (м. Чернігів) за 2023 р. виготовила більше 300 автобусів (більшість – шкільні моделі) і машини для перевезень людей з обмеженими можливостями. У 2023 р. «Еталону» належали 32% українського ринку автобусів;
- ✦ АТ «Черкаський автобус» (м. Черкаси), один з лідерів серед виробників автобусів в Україні (у 2023 р. випущено близько 850 одиниць техніки, з яких 500 – автобуси), виготовляє на шасі японських Isuzu автобуси «Ataman» (мають 67% локалізації). У 2024 р. підприємству вдалося збільшити виробництво на 20% і майже вийти на довоєнні обсяги;
- ✦ «Бас Мотор» (колишній завод ДП АСЗ № 1, Луцький автобусний завод, який раніше входив до корпорації «Богдан моторс») (м. Луцьк), вітчизняний виробник автобусів та тролейбусів марки «БОГДАН» з центральним офісом у м. Київ і виробничими майданчиками у м. Луцьк і м. Черкаси. Має можливість виготовляти автобуси різного призначення від 8 до 12 м, тролейбуси від 12 до 19 м та електробуси. У 2024 р. нарощував виробництво шкільних автобусів «БОГДАН» А22412 з машино-комплектів

індійської компанії «ASHOK LEYLAND» і тролейбусів;

- ✦ СП «Електронтранс», українсько-німецьке підприємство (м. Львів), створене у 2011 р., продовжує виробництво низькопідлогових міських автобусів, тролейбусів та електробусів. У 2023 р. СП «Електронтранс» презентував нову модель тролейбуса «Електрон Т121»;
- ✦ ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» («ЗАЗ») (м. Запоріжжя) легкові авто зараз не виробляє, а зосередив увагу на виробництві автобусів.

У 2023 р. «ЗАЗ» був третім за обсягами постачальником шкільних автобусів на українському ринку.

За оцінками експертів, дуже непогані справи спостерігаються в сегменті виробництва запчастин і компонентів. Адже до початку вторгнення рф в Україну українські підприємства були одними з найбільших постачальників джгутів проводки, неону та сталі до Європейського Союзу. Але з початком повномасштабного вторгнення деякі заводи зупинено, окремі – знищено, а частину іноземних підприємств релоковано в інші країни [16].

**А**втокомпонентна галузь посідає важливе місце в українській автомобільній промисловості, забезпечуючи виробників необхідними деталями та вузлами для виробництва транспортних засобів. У сегменті виробництва запчастин і компонентів у наш час формується 7,7% доданої вартості машинобудівної галузі України, а рівень доданої вартості у виробництві є середнім (33,0% у 2020 р.). Близькість до кордону з ЄС, дешева робоча сила та достатня кількість сировини зробили західні області України особливо привабливими для партнерства з європейськими автогігантами та генерують достатньо переконливі передумови для створення автомобільного кластера у співпраці з провідними європейськими партнерами [20]. Вітчизняні підприємства, які спеціалізуються на виробництві автокомпонентів для автомобільної промисловості, надано в *табл. 1*.

Найбільш складні стартові умови для автомобілебудування спостерігаються у виробництві вантажівок, де і до повномасштабної війни особливої активності не було. Єдине вітчизняне підприємство з виготовлення вантажівок – Кременчуцький автомобільний завод «КрАЗ» – ще перед початком повномасштабної війни у січні 2022 р., перед тим, як припинити діяльність через низку причин організаційного та корпоративного характеру (націоналізація), встиг відвантажити військовим лише декілька тягачів. Наразі в Україні має місце деяке

пожвавлення в цій підгалузі автомобілебудування, яке зумовлено переважною мірою процесами збирання вантажівок:

- ✦ на Кременчуцькому заводі комунальної техніки «АЛЬФАТЕКС» у 2022 р. почали збирання вантажівок Daupn одразу декількох моделей вантажопідйомністю від 3,5 до 12 т (до заводу приходять окремо шасі та кабіни, а вже на підприємстві їх збирають);
- ✦ на майданчику у Львівській області група компаній «Будшляхмаш» почала крупно-вузлове збирання вантажних автомобілів JAC в Україні та забудову цих вантажівок спецнадбудовами, намагаючись збільшувати відсоток локалізації при збиранні китайських вантажівок і залучення українських комплектуючих [17].

мобілів зумовлена, зокрема, впевненим зростанням в Україні у 2023 р. попиту на автомобілі групи LCV (Light Commercial Vehicle – за класифікацією європейських та американських стандартів – легкі комерційні автомобілі з вантажною платформою або кузовом, створені для перевезення вантажів: пікапи, малотоннажні фургони, вантажівки до 3,5 т), що пояснюється тим, що автомобільний транспорт наразі найдоступніший і найгнучкіший. Сумарний обсяг сегмента складає понад 5 тис. авто на місяць [17].

Автомобілі групи LCV, які часто відносять до неофіційних груп «середньої дальності» або «доставки останньої милі», у 2023 р. показали себе цілком впевненими «далекобійниками» – коли польські «активісти» заблокували кордон, «буси» залишилися мало не єдиним варіантом для достав-

Таблиця 1

**Вітчизняні підприємства, які спеціалізуються на виробництві автокомпонентів для автомобільної промисловості**

| Підприємства                                          | Продукція                                                 |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Завод «Ізоват» (м. Вінниця)                           | Теплоізоляційні матеріали для автомобілів                 |
| ТОВ «Автрамат. Харківський завод поршень» (м. Харків) | Амортизатори, пружини, випускні системи                   |
| Завод «Автрамат» (м. Кременчук)                       | Металеві вироби для авто: кузовні деталі, ресори, пружини |
| «Ласкор-Текс» (м. Борислав)                           | Автомобільні матеріали та оббивки                         |
| «Лейпром» (м. Лейпціг, Дніпропетровська обл.)         | Кабельні мережі для автомобілів                           |
| «Автрамат» (м. Чернігів)                              | Амортизатори, пружини, гумово-металеві вироби             |
| «Метелик» (м. Чернігів)                               | Паливні баки та вихлопні системи                          |

**Джерело:** складено авторами з використанням даних [21].

**В** аналізі стартових умов відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні доцільно відзначити не лише стан традиційних для вітчизняної економіки підгалузей автомобілебудування, а й тренди з формування нових підгалузей, що вже достатньо чітко та виразно сформувалися. До таких трендів слід віднести:

- ✦ активізацію виробництва надбудов і спецавтомобілів;
- ✦ виробництво нових зразків автомобільної техніки для потреб ЗСУ;
- ✦ намагання організувати випуск електромобілів.

Надбудови – це спорудження будь-яких інших додаткових елементів на автотранспортних засобах (наприклад, встановлення додаткового спорядження на автомобіль, вдосконалення технічних характеристик) для забезпечення функціонального призначення транспортного засобу. Активізація виробництва надбудов та спецавто-

ки товарів, поки великі «фури» стояли у штучно створених чергах [22].

Продуктова лінійка надбудов і спецавтомобілів, що виготовляють вітчизняні виробники, надзвичайно різноманітна, деякі з них надано в табл. 2. Раніше українські виробники виготовляли спецтехніку на шасі МАЗ (рб), а зараз вони остаточно відмовились від продукції цього підприємства і перейшли на імпорتنі шасі: китайське шасі Dongfeng, японське ISUZU і корейське Hyundai [28].

Переважна більшість надбудов та спецавтомобілів призначені для вітчизняних споживачів, про експорт таких автотранспортних засобів поки ще не йдеться, що і зумовлює невеликі обсяги їхнього виробництва. Але виробництво надбудов і спецавтомобілів навіть у незначних обсягах в умовах дії закону «Про локалізацію» [18]) сприяє пожвавленню виробництва в суміжних видах економічної діяльності. Крім того, вітчизняні надбудови та спецавтомобілі максимально пристосовані до

## Продуктова лінійка надбудов та спецавтомобілів, що виготовляють вітчизняні виробники

| Виробник                                                                    | Продукція                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ТОВ «ВК «Автотранспортник» (м. Фастів, Київська обл.)                       | Автовишки (автогідропідйомник (АГП) або самохідний майданчик обслуговування) [23]                                                                                                                       |
| TAD (м. Волочиск Хмельницька обл.)                                          | Причепи і напівпричепи (трали) для перевезення негабаритних вантажів [24]                                                                                                                               |
| ТОВ «Реформ» (с. Нові Петрівці, Київська обл.)                              | Автофургони (для перевезення продуктів харчування, хлібобулочних та кондитерських виробів, замороженої продукції, фармацевтичної продукції, меблів, води тощо) [25]                                     |
| ВКК «Спецмаш» (м. Прилуки, Чернігівська обл. і м. Калинівка, Київська обл.) | Сміттєвози (з технологією Hidro-Mak) [26]                                                                                                                                                               |
| ТОВ «Еверласт» (м. Одеса)                                                   | Цистерни (для світлих, темних нафтопродуктів, хімічних і харчових продуктів, зріджених газів) [26]                                                                                                      |
| Завод комунальної техніки «АЛЬФАТЕКС» (м. Кременчук)                        | Спеціальне обладнання для аварійного та профілактичного інженерного обслуговування комунальної інфраструктури (каналізаційні та водостічні труби, відстійники, колодязі, водостічні приймачі тощо) [27] |

реалій України й тому мають навіть переваги перед іноземними автівками схожого призначення, принаймні у значній частині випадків є точно істотно дешевшими від них.

Отже, незважаючи на несприятливу ситуацію у вітчизняній економіці, ринок комерційного та спеціального транспорту в Україні активізується (хоча його динаміку не можна визнати значною), адже в країні є потреба у спеціальному транспорті. Тому вітчизняні автовиробники спрямовують свої зусилля на сферу малого та середнього комерційного транспорту, потреба у якому є постійною – бізнес все ж такі працює.

Останніми роками народжується «Новий український автопром» – виробництво автомобілів військового призначення.

Автомобілебудуванню України належить помітна роль у розвитку оборонної промисловості, воно за роки війни з РФ не лише задовольняє потреби української армії, а й все впевненіше стає одним із найпотужніших рушіїв відновлення вітчизняної економіки. У наш час все помітніше увага та зусилля виробників автомобілебудівної промисловості України зміщуються в бік виробництва автомобілів військового призначення, що відбувається не лише на діючих підприємствах. Наприклад, Харківський автомобільний завод (ХАЗ), що входить до складу Укроборонпрому, відновлює військові машини та багатовісні колісні тягачі. Так само, свою діяльність здійснюють новостворені підприємства в цій галузі.

У доповіді Національного інституту стратегічних досліджень [1] відзначено результати підгалузі з виробництва автомобілів військового призначення лише за роки війни (табл. 3).

Українські підприємства, які вже щільно займаються відповідними виробництвами, мають перспективи їх масштабування. Вже наявні досягнення та напрацювання у виробництві військової техніки України після війни можуть становити значну частину експорту продукції з високим рівнем доданої вартості, що сприятиме підвищенню рівня технологічності експорту, входженню України до ніші військової техніки на світовому ринку, покращенню платіжного балансу держави. До того ж, значну частку військових технологій в автомобілебудуванні можна використовувати і у виробництві автомобілів цивільного призначення.

Ще одним помітним трендом у вітчизняному автомобілебудуванні є спроби підготувати до випуску і виготовлявати електромобілі. Справедливо визначивши, що конкурувати з розробниками та виробниками легкових електромобілів практично неможливо, вітчизняні автомобілебудівники зосередилися на проектуванні та випуску пробних версій електричних вантажівок. Починаючи з 2021 р. криворізька компанія Coolon Motors (колишня Murmuration Technology) працює над досить амбітним проектом – міською електричною вантажівкою під назвою Coolon, призначеною для служб доставки та сервісу. Електровантажівку обіцяли запустити у виробництво у 2022 р. [30]. Проте дотепер випробування першого українського вантажного електромобіля тривають, а плани його

## Виробництво автомобілів воєнного призначення, що виготовляють вітчизняні виробники

| Виробник                 | Продукція                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Виробник № 1             | Нова модифікація СБА (спеціалізований бронеавтомобіль) «Новатор» – 10-місний бронеавтомобіль (представлено на Міжнародній виставці оборонної промисловості MSPO у вересні 2023 р., Польща)                                                                                                               |
| Виробник № 2             | Спільні проекти з виробництва броньованих машин з підприємством «АвтоКрАЗ»                                                                                                                                                                                                                               |
| Виробник № 3             | Медична евакуаційна машина для українських військових                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Виробник № 4             | Перша сертифікована вітчизняна машина для підготовки ґрунту до розмінування на гусеничному шасі (презентація 27.10.2023 на базі Міжрегіонального центру гуманітарного розмінування та швидкого реагування ДСНС). Всесвітня продовольча програма ООН придбала три таких машини [29]                       |
| Оборонний кластер Brave1 | Розроблено «броньовані колеса» «Run Flat» для бойових пікапів (спеціальні вставки в автомобільні шини, які дають змогу машині їхати після пробиття шин через враження осколками чи кулями). Не поступаються світовим моделям. Розробники мають намір розширити модельний ряд на великі броньовані машини |

**Примітка:** вся надана інформація отримана з відкритих джерел, зокрема [1; 29].

промислового випуску порушила війна та явне зменшення потреби в таких транспортних засобах. Тому компанія Coolon Motors тимчасово переорієнтувалася на виробництво невеликих баггі для ЗСУ [31; 32].

У ТДВ «Стрий Авто» (Стрийський автобусний завод), що входить до групи компаній ВЕЕМ, спроектовано легку електричну двомісну вантажівку з двомісною пластиковою кабіною «Карпати», яку майже на 75% виготовлено з вітчизняних компонентів (лише електромотор і батареї іноземні). Електромобіль «Карпати», по суті, є прототипом, він поки ще проходить випробування, проте його планують запустити у виробництво зі 100% локалізацією [33; 34].

Отже, стартові умови відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі України сьогодні не можна вважати сприятливими, причинами чого є нерациональне використання вітчизняного промислового потенціалу, інтенсивний негативний вплив численних чинників, що спричинило, зокрема, погіршення економічних умов, а також широкомасштабне вторгнення рф. І до війни траєкторія розвитку автомобілебудівної галузі України була спадною (адже розвиток об'єкта – це його перехід до якісно нового стану, у тому числі гіршого від стартового).

Загальною особливістю стартових умов відбудови та розвитку практично всіх підгалузей автомобілебудівної галузі в Україні є використання значної кількості вузлів, комплектуючих, шасі, двигунів тощо зарубіжних виробників. З одного боку, бізнес-партнерство з ними надає змогу отримати якісну продукцію, не витратити час і ресурси на її

створення (що особливо важливо за відсутності відповідних технологій та виробничих потужностей) і прискорити випуск готової автомобільної техніки. Але, з іншого боку, бізнес-партнерство із зарубіжними виробниками в її створенні не дозволяє розвивати власне виробництво, зокрема в супутніх видах економічної діяльності. Виправити стан справ у цьому аспектові покликаний так званий закон «Про локалізацію» [18], який регулює публічні закупівлі. Відповідно до норм цього закону замовник здійснює закупівлю технологічно складних, великогабаритних товарів, якщо їх ступінь локалізації виробництва дорівнює чи перевищує певну частку (наприклад, у 2025 р. – 25%, у 2026 р. – 30%, у 2027 р. – 35%) (вимоги цієї норми не поширюються на товари широкого вжитку).

## ВИСНОВКИ

Суттєве значення автомобілебудівної галузі в економіці України зумовлює необхідність її відбудови та розвитку. Відбудова автомобілебудівної галузі в Україні нерозривно пов'язана з розвитком галузі, адже повернення галузі навіть до її стану в найкращі періоди явно недостатньо для виконання тієї ролі, яку покликана виконувати ця галузь в економіці України. Відбудова та розвиток автомобілебудівної галузі дозволить Україні отримати достойні позиції у світовій економіці, де автомобілебудівній галузі належить одне з провідних місць.

Стартові умови відбудови та розвитку за підгалуззями автомобілебудівної галузі в Україні різні: невітніші у виробництві легкових автовок, доволі непогані у виробництві автобусів, достатньо сталі позиції у вітчизняних підприємств, які спеціалізуються на виробництві автокомпонентів для ав-

томобільної промисловості, і найбільш складні – у виробництві вантажівок. Стартові умови відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні – це не лише стан традиційних для вітчизняної економіки підгалузей автомобілебудування, а й ті тренди з формування нових, що вже достатньо чітко та виразно сформувалися: активізація виробництва надбудов і спецавтомобілів; виробництво нових зразків автомобільної техніки для потреб ЗСУ; намагання організувати випуск електромобілів.

Визнання автомобілебудівної галузі пріоритетною у вітчизняній економіці означає не лише участь сукупності відповідних підприємств з виробництва основних і супутніх товарів чи послуг у вирішенні стратегічних завдань держави, а й участь держави в підтримуванні відбудови та розвитку галузі, що можливо з використанням відповідного інструментарію. ■

## БІБЛІОГРАФІЯ

1. Собкевич О. В. Напрями розбудови машинобудування в Україні як драйвера економічного розвитку під час війни та у повоєнний період. Київ : НІСД, 2024. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/napryamy-rozbudovy-mashynobuduvannya-v-ukrayini-yak-drayvera-ekonomichnoho>
2. Ткаліч Т. І., Загоруйко Ю. Р. Перспективи розвитку автомобілебудування України в умовах глобальних викликів. *Економічні студії*. 2017. № 3. С. 46–50. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/588305.pdf>
3. Прушківська Е. В., Варнавський О. Д. Тенденції розвитку національної автомобільної галузі в умовах глобалізаційних процесів. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2018. Вип. 3. С. 419–427. URL: [http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/14\\_2018/75.pdf](http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/14_2018/75.pdf)
4. Созанський Л. Й. Проблеми розвитку автомобілебудування в Україні. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2022. Вип. 3. С. 47–52. DOI: <https://doi.org/10.36818/2071-4653-2022-3-8>
5. Лимар О. Відновлення VS відбудова. З чого почати? *Реконструкційний пакет реформ*. 23.01.2024. URL: <https://rpr.org.ua/news/vidnovlennia-vs-vidbudova-z-choho-pochaty/>
6. Погорелов Ю. С. Природа, рушійні сили та способи розвитку підприємства : монографія. Харків : АдвАТМ, 2010. 352 с.
7. Шумпетер Й. А. Теорія економічного розвитку: Дослідження прибутків, капіталу, кредиту, відсотка та економічного циклу / пер. з англ. В. Старка. Київ : ВД «Києво-Могилянська академія», 2011. 242 с.
8. Ackoff R. L. *Creating the Corporate Future: Plan or be Planned For*. N. Y.: Wiley, 1991. 312 p.
9. Закон України «Про внесення змін до Закону «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» щодо колісних транспортних засобів» від 06.07.2012 р. № 5177-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5177-17#Text>
10. Закон України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» від 06.07.2005 р. № 2739-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2739-15#Text>
11. Виклюк М. І. Місце та роль транспортного машинобудування в інноваційному розвитку України. *Науковий вісник Національного лісотехнічного університету України*. 2007. Вип. 17.8. С. 184–188.
12. Половина О. «Кінцева зупинка автохламу»: як останній виробник легкових машин виживає під тиском євроблях. *Укравтопром*. 09.03.2023. URL: <https://ukrautoprom.com.ua/kinczeva-zupynka-avtohlamu-yak-ostannij-vyrobnik-legkovykh-mashyn-vyzhyvaye-pid-tyskom-yevrobylah>
13. Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства на період дії воєнного стану» від 24.03.2022 р. № 2142-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2142-20#Text>
14. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законів України щодо окремих податків і зборів у період воєнного, надзвичайного стану». URL: [blob:https://itd.rada.gov.ua/c6539d4e-517b-4f84-99e3-167f5df33ca5](https://itd.rada.gov.ua/c6539d4e-517b-4f84-99e3-167f5df33ca5)
15. Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо перегляду окремих пільг з оподаткування» від 21.06.2022 р. № 2325-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2325-20#Text>
16. Чи можливо відновити автомобілебудівництво в Україні? *Інститут досліджень авторинку*. 05.08.2022 р. URL: <https://eauto.org.ua/news/167-chi-mozhливо-vidnoviti-avtomobilebudivnictvo-v-ukrajini>
17. Які українські автовиробництва залишилися в строю. *AUTO-Consulting*. 2024-02-16. URL: <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=55755#:~:text=>
18. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості» від 16.12.2021 р. № 1977-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1977-20#Text>
19. «Зроблено в Україні»: 117 автобусів закупили області з початку року за програмою «Шкільний автобус». *Урядовий портал*. 07.08.2024. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/zrobleno-v-ukraini-117-avtobusiv-zakupyly-oblasti-z-pochatku-roku-za-programoi-shkilnyi-avtobus#:~:text=>
20. Poyda-Nosyk N., Bacho R. Analysis of the automotive industry development trends in Ukraine. *Acta*

- Academiae Berekasiensis. Economics.* 2022. Vol. 2. P. 13–23.  
DOI: <https://doi.org/10.58423/2786-6742/2022-2-13-23>
21. Якi машини виробляє Україна: 10 підприємств. *SkladShin.com*. 19.03.2024. URL: <https://skladshin.com/yaki-mashini-viroblyaye-ukrayina-10-pidpriyemstv/>
  22. Чим потішить водіїв авторинок України у 2024-му. *BusinessUA*. 05.01.2024. URL: <http://businessua.com/transport/93157chim-potishit-vodiiv-avtorinok-ukraini-u-2024-mu.html>
  23. Завод AVTR. Виробництво та продаж спеціальної та комунальної техніки. URL: <https://avtr.ua/>
  24. TAD: компанія з Хмельниччини, яка виробляє круту спецтехніку для агросектору. *Latifundist.com*. 26.06.2023. URL: <https://latifundist.com/spetsproekt/1020-tad-komanda-z-hmelnichchini-yaka-viroblyaye-krutu-spetstehniku-dlya-agrosektoru>
  25. Компанія «Реформ» – український виробник спеціалізованих та комерційних автомобілів. URL: <https://www.reform.ua/about-us/>
  26. В Україні почалося виробництво сучасних смітєвотів за турецькою ліцензією. *AUTO-Consulting*. 19.10.2023. URL: <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=54943>
  27. Українські виробники продовжують відвантажувати спецтехніку замовникам. *AUTO-Consulting*. 23.12.2023. URL: <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=52863>
  28. Українські виробники спецтехніки масово відмовляються від МАЗів та переходять на нові шасі. *AUTO-Consulting*. 06.07.2022. URL: <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=51353>
  29. Козацький С. ООН придбала машини для розмінування Харківщини. *Military*. 15.03.2024. URL: <https://mil.in.ua/uk/news/oon-prydbala-mashyny-dlya-rozminuvannya-harkivshhyny/#:~:text=>
  30. Сазонов В. Український електромобіль Coolon вийде на ринок за ціною від \$16 000. *Next Car*. 14.11.2021. URL: <https://nextcar.ua/news/ukrainskiy-elektromobil-coolon-vyydet-na-rynok-pocene-ot-16-000/>
  31. Як починався сегмент електричних вантажівок в Україні. Хто був першим? *AUTO-Consulting*. 22.09.2023. URL: <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=54757>
  32. Компанія Coolon розпочала виробництво баргі для військових. *AvtoDream*. URL: <https://avto-dream.org/vsi-novini/avtosvit/47183-kompanija-coolon-rozpochala-virobnictvo-baggi-dlja-vijskovih-video.html>
  33. В Україні розробили та готують до виробництва недорогу електричну вантажівку. *Фокус*. 30.05.2023. URL: <https://focus.ua/uk/auto/569594-v-ukrayini-rozrobili-ta-gotuyut-do-virobnictva-nedorogu-elektrichnu-vantazhivku-foto>
  34. ComAutoTrans 2023: що цікавого показали на третій міжнародній виставці комерційного та спеціального автотранспорту? Ч. 1. *AUTO-Consulting*. 30.05.2023. URL: <https://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=53976>

## REFERENCES

- Ackoff, R. L. *Creating the Corporate Future: Plan or be Planned For*. New York: Wiley, 1991.
- “Chy mozhlivo vidnovyty avtomobilebudivnytstvo v Ukraini?” [Is It Possible to Restore the Automotive Industry in Ukraine?]. *Instytut doslidzhen avtorynku*. August 05, 2022. <https://eauto.org.ua/news/167-chi-mozhlivo-vidnoviti-avtomobilebudivnictvo-v-ukrajini>
- “Chym potishyt vodiiv avtorynok Ukrainy u 2024-mu” [What Will Please Drivers of the Ukrainian Car Market in 2024?]. *BusinessUA*. January 05, 2024. <http://businessua.com/transport/93157chim-potishit-vodiiv-avtorinok-ukraini-u-2024-mu.html>
- “ComAutoTrans 2023: shcho tsikavoho pokazaly na tretii mizhnarodnii vystavtsi komertsiiinoho ta spetsialnogo avtotransportu? Ch. 1” [ComAutoTrans 2023: What Interesting Things Were Shown at the Third International Exhibition of Commercial and Special Vehicles? Part 1]. *AUTO-Consulting*. May 30, 2023. <https://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=53976>
- “Kompaniia «Reform» – ukrainskyi vyrobnyk spetsializovanykh ta komertsiiynykh avtomobiliv” [Reform Company – Ukrainian Manufacturer of Specialized and Commercial Vehicles]. <https://www.reform.ua/about-us/>
- “Kompaniia Coolon rozpochala vyrobnytstvo bahhi dlia viiskovykh” [Coolon Company Starts Production of Buggies for the Military]. *AvtoDream*. <https://avto-dream.org/vsi-novini/avtosvit/47183-kompanija-coolon-rozpochala-virobnictvo-baggi-dlja-vijskovih-video.html>
- Kozatskyi, S. “OON prydbala mashyny dlia rozminuvannia Kharkivshchyny” [The UN Has Purchased Machines for Demining the Kharkiv Region]. *Military*. March 15, 2024. <https://mil.in.ua/uk/news/oon-prydbala-mashyny-dlya-rozminuvannya-harkivshhyny/#:~:text=>
- [Legal Act of Ukraine] (2005). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2739-15#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2012). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5177-17#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2021). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1977-20#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2022). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2142-20#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2022). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2325-20#Text>
- Lymar, O. “Vidnovlennia VS vidbudova. Z choho pochaty?” [Restoration VS Reconstruction. Where to Start?]. *Reanimatsiinyi paket reform*. January 23, 2024. <https://rpr.org.ua/news/vidnovlennia-vs-vidbudova-z-choho-pochaty/>
- “Poiasniuvalna zapyska do proektu Zakonu Ukrainy «Pro vnesennia zmin do Podatkovoho kodeksu Ukrainy ta inshykh zakoniv Ukrainy shchodo okremykh podatkov i zboriv u period voiennoho, nadzvychainoho stanu»” [Explanatory Note to the Draft Law of Ukraine "On Amendments to the Tax Code of Ukraine and Other Laws of Ukraine Regarding Certain Taxes and Fees During a Period of Martial Law]

and a State of Emergency"]. blob:<https://itd.rada.gov.ua/c6539d4e-517b-4f84-99e3-167f5df33ca5>

Pohorelov, Yu. S. *Pryroda, rushiini syly ta sposoby rozvytku pidpriemstva* [Nature, Driving Forces and Ways of Enterprise Development]. Kharkiv: AdvATM, 2010.

Polovyna, O. "«Kintseva zupynka avtokhlamu»: yak ostannii vyrobnyk lehkovykh mashyn vyzhyvaie pid tyskom ievrobliakh" ["The Final Stop for Junk Cars": How the Last Car Manufacturer Survives under the Pressure of Euro Badges]. *Ukravtoprom*. March 09, 2023. <https://ukrautoprom.com.ua/kinczeva-zupynka-avtokhlamu-yak-ostannij-vyrobnyk-legkovykh-mashyn-vyzhyvaye-pid-tyskom-yevroblyah>

Poyda-Nosyk, N., and Bacho, R. "Analysis of the automotive industry development trends in Ukraine". *Acta Academiae Beregsasiensis. Economics*, vol. 2 (2022): 13-23.  
DOI: <https://doi.org/10.58423/2786-6742/2022-2-13-23>

Prushkivska, E. V., and Varnavskyi, O. D. "Tendentsii rozvytku natsionalnoi avtomobilnoi haluzi v umovakh hlobalizatsiinykh protsesiv" [Trends of Development of the National Automotive Industry in the Conditions of Globalization Processes]. *Skhidna Yevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnia*. 2018. Iss. 3. P. 419–427. [http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/14\\_2018/75.pdf](http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/14_2018/75.pdf)

Sazonov, V. "Ukrainskyi elektromobil Coolon vyide na rynek za tsinoiu vid \$16 000" [Ukrainian Electric Car Coolon Will Hit the Market at a Price Starting at \$16,000]. *Next Car*. November 14, 2021. <https://nextcar.ua/news/ukrainskiy-elektromobil-coolon-vyydet-na-rynek-po-cene-ot-16-000/>

Shumpeter, I. A. *Teoriia ekonomichnoho rozvytku: Doslidzhennia prybutkiv, kapitalu, kredytu, vidgotki ta ekonomichnoho tsykladu* [Theory of Economic Development: The Study of Profits, Capital, Credit, Interest, and the Business Cycle]. Kyiv: VD «Kyievo-Mohylianska akademii», 2011.

Sobkevych, O. V. "Napriamy rozbudovy mashynobuduvannia v Ukraini yak draivera ekonomichnoho rozvytku pid chas viiny ta u povoiennyi period" [Directions for the Development of Mechanical Engineering in Ukraine as a Driver of Economic Development During the War and in the Post-war Period]. Kyiv : NISD, 2024. <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/napriamy-rozbudovy-mashynobuduvannya-v-ukrayini-yak-drayvera-ekonomichnoho>

Sozanskyi, L. I. "Problemy rozvytku avtomobilebuduvannia v Ukraini" [Problems of the Development of Automotive Industry in Ukraine]. *Sotsialno-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrainy*, no. 3 (2022): 47-52.  
DOI: <https://doi.org/10.36818/2071-4653-2022-3-8>

"TAD: kompaniia z Khmelnychchyny, iaka vyrobliiae krutu spetstekhniku dlia ahrosektoru" [TAD: A Company from Khmelnytskyi Region That Produces Cool Special Equipment for the Agricultural Sector]. *Latifundist.com*. June 26, 2023. <https://latifundist.com/spetsproekt/1020-tad-komanda-z-hmelnychchini-ya-ka-viroblyaye-krutu-spetstekhniku-dlya-agrosektoru>

Tkalich, T. I., and Zahoruiko, Yu. R. "Perspektyvy rozvytku avtomobilebuduvannia Ukrainy v umovakh hlobalnykh vyklykiv" [Prospects for the Automotive Ukraine in Terms of Global Challenges]. *Ekonomichni studii*. 2017. No. 3. P. 46–50. <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/588305.pdf>

"Ukrainski vyrobnyky prodovzhuiut vidvantazhuvaty spetstekhniku zamovnykam" [Ukrainian Manufacturers Continue to Ship Special Equipment to Customers]. *AUTO-Consulting*. December 23, 2023. <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=52863>

"Ukrainski vyrobnyky spetstekhniky masovo vidmovliaiutsia vid MAZiv ta perekhodiat na novi shasi" [Ukrainian Special Equipment Manufacturers are Massively Abandoning MAZs and Switching to New Chassis]. *AUTO-Consulting*. 06.07.2022. <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=51353>

"V Ukraini pochalosia vyrobnytstvo suchasnykh smittievoziv za turetskoiu litsenziieiu" [Production of Modern Garbage Trucks under a Turkish License has Begun in Ukraine]. *AUTO-Consulting*. October 19, 2023. <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=54943>

"V Ukraini rozrobyly ta hotuiut do vyrobnytstva nedorohu elektrychnu vantazhivku" [An Inexpensive Electric Truck Has Been Developed and Is Being Prepared for Production in Ukraine]. *Fokus*. May 30, 2023. <https://fokus.ua/uk/auto/569594-v-ukrayini-rozrobili-ta-gotuyut-do-virobnictva-nedorogu-elektrychnu-vantazhivku-foto>

Vykliuk, M. I. "Mistse ta rol transportnoho mashynobuduvannia v innovatsiinomu rozvytku Ukrainy" [The Place and Role of Transport Engineering in the Innovative Development of Ukraine]. *Naukovyi visnyk Natsionalnoho lisotekhnichnoho universytetu Ukrainy*, no. 17.8 (2007): 184-188.

"Yak pochynavsia sehment elektrychnykh vantazhivok v Ukraini. Khto buv pershyim?" [How Did the Electric Truck Segment Start in Ukraine? Who Was the First?]. *AUTO-Consulting*. September 22, 2023. <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=54757>

"Yaki mashyny vyrobliiae Ukraina: 10 pidpriemstv" [What Machines Does Ukraine Produce: 10 Companies]. *SkladShin.com*. March 19, 2024. <https://skladshin.com/yaki-mashini-viroblyaye-ukrayina-10-pidpriemstv/>

"Yaki ukrainski avtovyrobnytstva zalyshylysia v stroiu" [Which Ukrainian Car Manufacturers Remained in Operation?]. *AUTO-Consulting*. February 16, 2024. <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=55755#:~:text=>

"«Zrobleno v Ukraini»: 117 avtobusiv zakupyly oblasti z pochatku roku za prohramoiu «Shkilnyi avtobus»" ["Made in Ukraine": 117 Buses Purchased by Regions Since the Beginning of the Year under the "School Bus" Program]. *Uriadovi portal*. August 07, 2024. <https://www.kmu.gov.ua/news/zrobleno-v-ukraini-117-avtobusiv-zakupyly-oblasti-z-pochatku-roku-za-prohramoiu-shkilnyi-avtobus#:~:text=>

"Zavod AVTR. Vyrobnytstvo ta prodazh spetsialnoi ta komunalnoi tekhniki" [AVTR Plant. Production and Sale of Special and Municipal Equipment]. <https://avtr.ua/>