УДК 338.45:629.33(477)
JEL: L62; O14; O25
DOI: https://doi.org/10.32983/2222-4459-2026-9-357-371

ЧИННИКИ ВІДБУДОВИ ТА РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

©2026 **ЛАЗАРЄВ А. О.**

УДК 338.45:629.33(477)
JEL: L62; O14; O25

Лазарєв А. О. Чинники відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні

Метою статті є визначення складу чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні та визначення взаємного впливу між такими чинниками. Узагальнено сучасні тренди в автомобілебудуванні, зокрема такі, як подальша електрифікація, зростання ролі програмного забезпечення в транспортних засобах, удосконалення автономного водіння, впровадження 3D-друку, зміна стандартів і правил безпеки. Для кожного з розглянутих трендів у автомобілебудуванні показано його наслідки. Узагальнено найбільш впливові чинники відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні. До складу таких чинників увійшли безпекова ситуація в Україні (припинення або продовження війни з рф); можливості інтеграції вітчизняних автовиробників до ланцюгів постачання ЄС; зміни в окремих підгалузях автомобілебудування; інвестиційна привабливість галузі; вартість запозичень; інновації, здатні реально створювати конкурентні переваги; зростання з 01.01.2026 р. мінімального порогу локалізації для публічних закупівель до 30%; посилення експансії китайських ланцюгів постачання (автівок, окремих вузлів та агрегатів); зростання ролі планування «на вимогу»; знос виробничої бази автовиробників; проблеми з ресурсним забезпеченням виробництва та логістикою; відсутність ключових конкурентних відмінностей або унікальних компетенцій у вітчизняних виробників; брак працівників, зокрема фахівців певних спеціальностей. Побудовано поле сил відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні. Показано, що тільки один чинник у такому полі сил, зокрема зростання мінімального порогу локалізації для публічних закупівель, сприяє відповідній відбудові та розвитку, ще шість чинників протидіють, а п'ять – мають комплексний вплив на відбудову та розвиток автомобілебудування в Україні. Досліджено взаємний вплив між чинниками відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні. Сформовану сукупність чинників сегментовано за критеріями впливу кожного з них на інші чинники та за чутливістю/схильністю до впливу з боку інших чинників з виділенням мікро-груп за вибраними градаціями за кожним з таких критеріїв.

Ключові слова: *автомобілебудування; тренд; чинник; відбудова; розвиток; поле сил; вплив.*
Рис.: *2.* ***Табл.:*** *2.* ***Бібл.:*** *37.*

Лазарєв Антон Олександрович *– аспірант кафедри зовнішньоекономічної та митної діяльності, Національний університет «Львівська політехніка» (вул. Степана Бандери, 12, Львів, 79013, Україна)*
E-mail: *Anton.Lazariev@meta.ua*
ORCID: *https://orcid.org/0009-0007-5986-4267*

UDC 338.45:629.33(477)
JEL: L62; O14; O25

Lazarev A. O. The Factors of Reconstruction and Development of the Automotive Industry in Ukraine

The aim of the article is to identify the factors driving the reconstruction and development of the automotive industry in Ukraine and to determine the mutual impact among these factors. The current trends in the automotive industry are summarized, including further electrification, the growing role of software in vehicles, advancements in autonomous driving, the implementation of 3D-printing, and shifting safety standards and regulations. For each analyzed trend in automotive manufacturing, its implications are demonstrated. The factors with the most influence on the reconstruction and development of the automotive industry in Ukraine are generalized. These factors include the security situation in Ukraine (the termination or continuation of the war with the russian federation), opportunities for integrating domestic vehicle manufacturers into EU supply chains, shifts within specific sub-sectors of automotive manufacturing, the investment attractiveness of the industry, borrowing costs, innovations capable of creating real competitive advantages, the increase in the minimum localization threshold for public procurement to 30% starting from January 1, 2026, the expanding expansion of Chinese supply chains (vehicles, key assemblies, and units), the growing role of on-demand planning, the depreciation of manufacturers' production capacity, challenges with resource provision and logistics, the absence of key competitive differentiators or unique competencies among domestic producers, and a shortage of personnel, particularly specialists in specific fields. A force field for the reconstruction and development of the automotive industry in Ukraine has been constructed, demonstrating that only one factor within this field – namely, the increase in the minimum localization threshold for public procurement – promotes such reconstruction and development. Meanwhile, six factors counter this process, and five factors exert a complex impact on the automotive industry's recovery and development in Ukraine. The mutual influence among the factors driving the reconstruction and development of Ukraine's automotive manufacturing sector has been examined. The established set of factors has been segmented based on the criteria of each factor's influence on other factors and its sensitivity/susceptibility to external influences, identifying micro-groups of factors according to the selected gradations for each criterion.

Keywords: *automotive industry; trend; factor; reconstruction; development; force field; influence.*
Fig.: *2.* ***Tabl.:*** *2.* ***Bibl.:*** *37.*

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.Lazariev@meta.ua*
ORCID: *https://orcid.org/0009-0007-5986-4267*

Через воєнні дії проти України, наявність і негативні наслідки яких очевидні та не потребують доказів, національна економіка України стикається з потребою відбудови та розвитку. Така потреба є характерною майже для всіх галузей економіки, у тому числі й для автомобілебудівної галузі.

Автомобілебудування, як і решта галузей економіки України, зазнало негативних наслідків через воєнні дії проти країни. Наприклад, було зруйновано виробничі потужності компанії «Еталон», припинено крупновузлове складання техніки на заводі «Єврокар», зменшено або припинено виробництво контрактів Leoni AG, Fujikura, Aptiv, Nexans [1; 2]. Комплексними негативними наслідками для автобудування в Україні стали скорочення внутрішнього ринку, втрата кваліфікованої робочої сили через мобілізацію та тимчасову еміграцію. Отже, галузь в цілому зазнала значних негативних наслідків та потребує своєї відбудови та розвитку.

Зазначені відбудова та розвиток автомобілебудування потрібні не лише для однієї галузі – вони можуть стати драйвером економічного зростання в Україні в цілому. Як свідчить успішний іноземний досвід, зокрема досвід Південної Кореї [3], Японії [4], Європи [5] та Індії [6–8], відбудова та розвиток автомобілебудування може мати системний позитивний ефект для національної економіки в цілому, тому що розвиток автомобілебудування – це не тільки експортні надходження, стимулювання внутрішнього попиту та нові робочі місця. Іноземний досвід переконливо свідчить, що відбудова та розвиток автомобілебудування стимулюють попит на продукцію суміжних галузей, зокрема хімічної галузі, металургії, електроніки та приладобудування тощо. Є оцінки [3; 4], що створення нового робочого місця в автомобільній промисловості стимулює створення від 4 до 7 робочих місць у суміжних галузях, споживачем продукції яких є автомобільна галузь. Тому відбудова та розвиток українського автомобілебудування може мати комплексний позитивний ефект на українську економіку в цілому.

Логічно припустити, що відбудова та розвиток автомобілебудівної галузі в Україні не мають ендогенної природи, тобто не виникають самі по собі без цілеспрямованих дій різних агентів – держави, учасників галузі тощо. Так само виправдано припустити, що відповідна відбудова та розвиток можуть виникати та мати перебіг під впливом певних чинників, визначення та вивчення яких мають цінність з позиції забезпечення повоєнної відбудови та розвитку автомобілебудівної галузі в Україні.

ОГЛЯД ЛІТЕРАТУРИ ТА АНАЛІЗ ПОПЕРЕДНІХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Ідея відбудови та розвитку автомобілебудування в післявоєнному періоді не є принципово новою для української економічної думки. Так, питання розбудови машинобудування в цілому в повоєнному періоді розглянуто в [9]. У [10] акцент зроблено на дослідженні окремих проблем розвитку галузі в Україні. На жаль, хоча відповідний аналіз датовано 2022 роком, зазначені проблеми для українського автомобілебудування залишаються актуальними. Питання державної економічної політики у сфері автомобілебудування розглянуто у [11], а у [12] запропоновано напрями розбудови машинобудування в Україні в цілому, які певною мірою можуть бути адаптовані й для автомобілебудівної галузі.

Під час вивчення питань відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні слід брати до уваги виділені тенденції розвитку галузі, наприклад [13], та особливості розвитку галузі автомобілебудування, наприклад [14; 15]. Це зумовлено особливостями системного підходу, який є одним із найкращих інструментів для опису динаміки складних процесів і, у тому числі, відбудови та розвитку галузі, на прикладі галузі автомобілебудування.

Попри висвітлення певних питань, важливих для повоєнної відбудови та розвитку галузі автомобілебудування, чинники такої відбудови та розвитку залишилися переважно поза увагою сучасних дослідників. Водночас наявні дослідження щодо економічної політики, напрямів відбудови та розвитку галузі [9; 11], безумовно, мають практичну цінність, хоча й вони не дають цілісної відповіді щодо складу зазначених чинників, тому чинники повоєнної відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні заслуговують на своє більш докладне дослідження та висвітлення.

МЕТА ДОСЛІДЖЕННЯ

Метою статті є встановлення складу чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні та визначення взаємного впливу між такими чинниками.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Для досягнення поставленої мети статті та розв'язання завдань дослідження використано:

- *монографічний аналіз* (під час висвітлення сучасних трендів у автомобілебудуванні та їхніх очікуваних наслідків, для дослідження чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні);
- *узагальнення* (під час висвітлення сучасних трендів у автомобілебудуванні та їхніх очікуваних наслідків, під час дослідження складу чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні);

- *табличний метод* (під час висвітлення сучасних трендів у автомобілебудуванні та їхніх очікуваних наслідків);
- *аналіз нормативної бази* (під час дослідження питань локалізації автомобілебудування в Україні);
- *поле сил за К. Левіним* (для аналізу характеру впливу чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні);
- *попарний аналіз* (для дослідження зв'язків між чинниками відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні).

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Аналіз чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні має враховувати сучасні наявні тренди в галузі. Такі узагальнені тренди представлено в *табл. 1*.

Коментуючи представлені в табл. 1 тренди в автомобілебудуванні та їхні очікувані наслідки, слід сказати таке. Подальша електрифікація автомобілів стала об'єктивним трендом у світі, що проявляється як у виробництві електромобілів та автомобілів з гібридним двигуном, який працює як на основі традиційного палива, так і з використанням електродвигуна. Крім того, подальша електрифікація актуалізує потребу в удосконаленні акумуляторів та способів їхнього заряджання, зокрема робить важливими завданнями збільшення ємності таких акумуляторів, збільшення терміну їхнього використання та пришвидшення їхнього заряджання.

В Україні через воєнні дії популярність електромобілів зменшується порівняно із автомобілями з двигунами внутрішнього згорання через системні відключення постачання електроенергії

Таблиця 1

Сучасні тренди в автомобілебудуванні та їхні очікувані наслідки в контексті відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні

Сучасні тренди	Очікувані наслідки
Подальша електрифікація	Активний перехід на виробництво електромобілів (EV), гібридів, розвиток зарядної інфраструктури, інфраструктури сервісу (обслуговування та ремонту), активізація та комерціалізація інновацій в зарядних технологіях (упровадження швидких та ультрашвидких зарядних станцій, збільшення ємності акумуляторів та зменшення вартості їхнього виробництва)
Зростання ролі програмного забезпечення в транспортних засобах	Підключення IoT (Internet of Things), що посилює «розумність» автомобілів (взаємодія з іншими пристроями, елементами міської інфраструктури), створює можливості віддаленого керування та моніторингу автомобілів (збір і аналіз даних про стан автомобіля з передачею їх до станцій техобслуговування), дає можливість керувати певними функціями автівки, відстежувати розташування автомобіля через смартфон, налаштування автомобіля до індивідуальних уподобань водія, синхронізації з іншими пристроями
Удосконалення автономного водіння	Перехід від автономного керування в режимі функції допоміжного водіння до використання безпілотних автомобілів з використанням штучного інтелекту та сенсорів і можливої повної автономності без необхідності втручання водія
Впровадження 3D-друку	Нова парадигма автомобілебудування, в якій нівельовано бар'єри між дизайном і виробництвом, масовістю та кастомізацією, витратами та екологічністю завдяки впровадженню масового та дешевого 3D-друку окремих складових автомобіля, які традиційно відрізняються високою матеріало- та енергоємністю, що потенційно може привести як до нових ринкових можливостей (масова кастомізована продукція), так і до вдосконалення виробничих процесів (прискорення та здешевлення окремих процесів)
Зміна стандартів і правил безпеки	Спрямування функцій автомобілів на підвищення рівня їхньої безпеки, безпечності на дорогах, на допомогу водіям в умовах інтенсивного руху, у тому числі автоматичне екстрене гальмування (AEB), система моніторингу сліпих зон, яка допомагає водієві виявляти транспортні засоби, що перебувають у його сліпих зонах, адаптивний круїз-контроль, що дозволяє підтримувати безпечну відстань між авто та самостійно зменшує швидкість у разі наближення до іншого транспорту, технології допомоги під час паркування (парктроніки та камери, що покращують маневреність і дозволяють безпечно паркувати автомобіль у вузьких місцях)

Джерело: узагальнено автором з використанням [16–26].

(у 2026 р.), хоча у світі тренд на електромобілі залишається актуальним.

Дедалі більше у світі відбувається зростання ролі програмного забезпечення в транспортних засобах. Автомобіль з набору корпусу, двигуна, трансмісії та коліс перетворився на складний пристрій з електронним керуванням, дедалі більше отримавши рис складного гаджета, включно з можливістю дистанційного керування та обміну інформацією, кастомізацією, відстеженням місця знаходження, взаємодією з іншими електронними пристроями тощо. Усе це привело до зростання ролі програмного забезпечення для автівок і потенційної інтеграції кожного окремого автомобіля, як і інших пристроїв, через уже наявні канали обміну інформацією (5G, Bluetooth тощо) до мережі Internet of Things зі всіма як можливостями, так і додатковими загрозами такої інтеграції. Для України це може розглядатися як дещо екзотичні факти, але для інших країн уже є об'єктивною тенденцією, яка впливатиме, у тому числі, на процеси відновлення та розвитку вітчизняного автомобілебудування.

Сучасний автомобіль, як складний технологічний виріб, дедалі більше набуває функцій автономного водіння. Початком розвитку таких функцій стало запровадження автономного паркування. Завдяки впровадженню сенсорів по периметру корпусу вже зараз окремі моделі автомобілів можуть попереджати водія про небезпечне зближення з іншими автівками або елементами міської інфраструктури. Розвиток такої тенденції дозволяє розглядати як робочу можливість поширення автономного водіння – керування автівкою без участі водія. Причому таке автономне водіння виглядає не як футуристична перспектива, а як, хай і не повністю досконала, але реальність. Наприклад, Tesla впроваджує функцію Full Self-Driving [23], дедалі більше розвивається інфраструктура систем зв'язку V2X (Vehicle-to-Everything) [24; 25 та ін.].

Станом на 2026 рік технологія автономного водіння автомобіля ще не є досконалою та повною мірою поширеною навіть в економічно розвинених країнах, але така технологія активно розвивається, і її не можна ігнорувати під час вирішення питань відновлення та розвитку автомобілебудування в Україні. Адже така технологія завдає контури подальшого технологічного розвитку галузі, визначає ті ланцюжки постачання, до яких можуть вбудуватися українські представники галузі тощо.

Трендом у автомобілебудуванні, який став похідним від розвитку інших галузей виробництва, стало впровадження 3D-друку. З технологічної точки зору ідея 3D-друку змінює парадигму виробництва в цілому: традиційна обробка матеріалів, у тому числі металів, передбачає «відсікання» зайвого від стандартної заготовки та «збирання» окремих частин в ціле; 3D-друк дає можливість «вирощувати» необхідний виріб, деталь, конструкцію [27; 28].

Технологій друку дуже багато, хоча найбільш розповсюдженими є FDM, стереолітографія та селективне лазерне спікання. Універсальність 3D-друку забезпечується можливістю його використання для абсолютно різних матеріалів, зокрема полімерів, металів, композитів, будівельних сумішей тощо. 3D-друк, у тому числі, дедалі більше застосовується в автомобілебудуванні. Водночас, говорити про повну адаптацію технології 3D-друку для автомобілебудування зарано, оскільки станом на 2026 рік існують певні обмеження та бар'єри щодо застосування такої технології. Наприклад, не всі сплави, які використовуються в автомобілебудуванні, підходять для 3D-друку, зокрема високовуглецеві сталі схильні до деформацій. Крім того, промислові принтери для 3D-друку споживають значно більше електроенергії, ніж верстати з числовим програмним управлінням (за рахунок необхідності підтримки високих температур для робочого матеріалу). І це може стати проблемою через високу вартість електроенергії та критичною проблемою в разі періодичних відключень постачання електроенергії. Крім того, високе споживання електроенергії промисловими принтерами для 3D-друку (до 100 квт·год) створює проблеми з підключенням. Таке підключення для України, наприклад, є нестандартним, саме по собі потребує виділення потужної електричної лінії, потребує доволі значного часу для технічної реалізації тощо.

Ще одним технологічним обмеженням масового використання 3D-друку в обробці матеріалів у цілому та металів у автобудуванні зокрема є те, що операції шліфування та полірування металевих деталей збільшують собівартість металевих виробів (до 30% зростання), що створює економічні перепони для масового використання 3D-друку в автомобілебудуванні в Україні.

Водночас 3D-друк має значні перспективи для подальшого розвитку в автомобілебудуванні, й тому такий тренд заслуговує бути врахованим під час аналізу перспектив відновлення та розвитку автомобілебудування в Україні, адже впровадження 3D-друку надає можливості принципово змінити технологію та логістику виробництва певних деталей для автівок.

Нарешті об'єктивним трендом у автомобілебудуванні є зміна стандартів і правил безпеки, яка є похідною від технологічного ускладнення автомобіля як готового виробу. Таке технологіч-

не ускладнення поступово приводить до впровадження різних нових стандартів безпеки – як щодо самого автомобіля, так і щодо нормування викидів палива (наприклад, стандарти серії Євро-4, Євро-5). Прикладами вже наявних стандартів є IATF 16949 (щодо виробництва), ISO 26262 (щодо функціональності та безпеки електронних систем), ISO/SAE 21434 (щодо кібербезпеки) тощо. Але подальший технологічний розвиток автомобіля як складного виробу приводить до поступової розробки та впровадження нових стандартів або посилення вимог діючих.

Зміна стандартів і правил безпеки щодо автомобілів у світі, з одного боку, створює необхідні пріоритети та вимоги для українських представників галузі автомобілебудування, оскільки якщо їхня продукція не буде відповідати вимогам стандартів, скоріше за все, така продукція не матиме попиту в інших країнах. З іншого боку, зміна стандартів і правил безпеки в автомобілебудуванні створює нові можливості для вітчизняних виробників, дозволяючи одразу будувати виробничі системи відповідно до вимог та економити зусилля й кошти, які могли би бути витрачені для забезпечення відповідності застарілим стандартам.

Аналіз поточного стану автомобілебудування в Україні, зворотний сценарний і монографічний аналіз дозволив виділити такі чинники відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні, які подано на *рис. 1*.

Очевидно, що винятково впливовим чинником відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні є безпекова ситуація, припинення або продовження агресії проти України. Станом на осінь 2026 р. прогнозувати зміну такого чиннику в часі майже неможливо, можна лише формувати якісь сценарії розвитку такої безпекової ситуації.

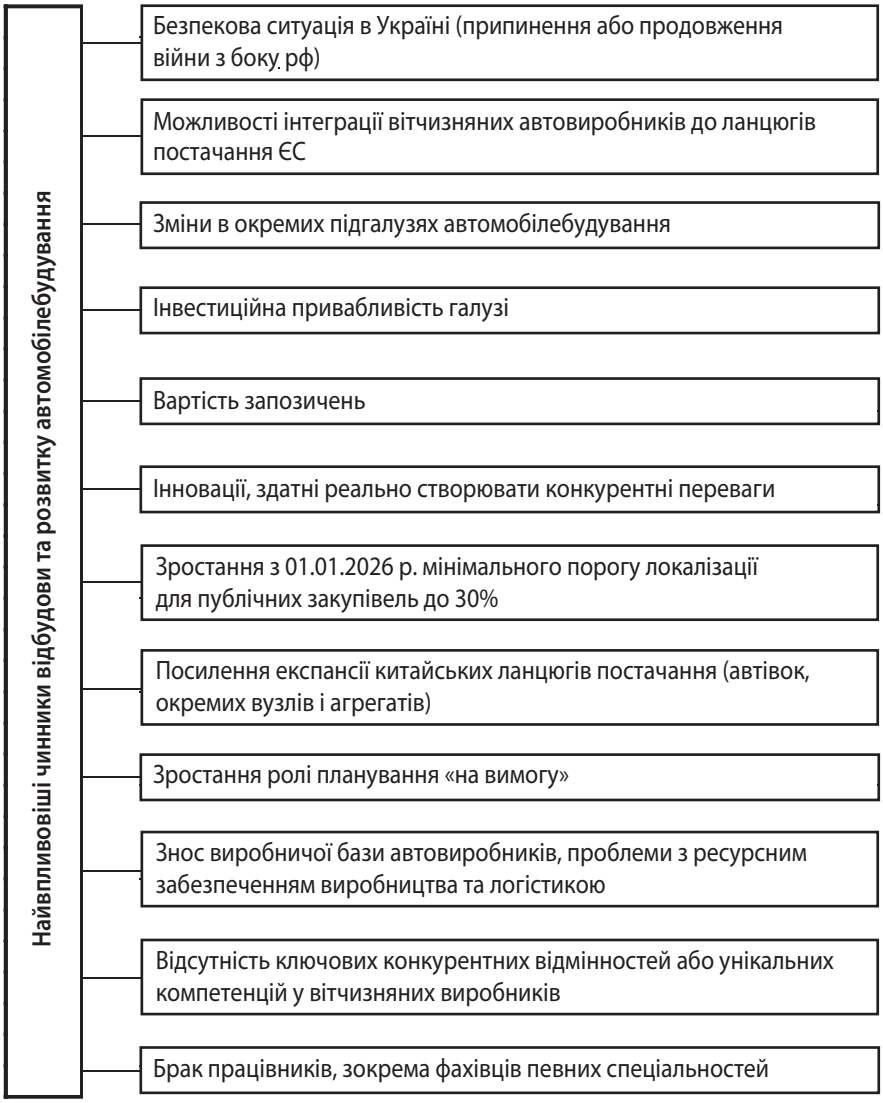


Рис. 1. Найвпливовіші чинники відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні

Джерело: складено автором з використанням [28–31].

Чинником, який суттєво впливає на відбудову та розвиток автомобілебудування в Україні, є можливості інтеграції вітчизняних автовиробників до ланцюгів постачання ЄС. Станом на осінь 2026 року такі можливості не є остаточно визначеними: з одного боку, відповідна інтеграція останніми роками істотно зросла; з іншого боку, перспективи такої інтеграції будуть істотно залежати від входження України до складу ЄС, динаміки воєнних дій проти України, ситуації на автомобільному ринку в цілому.

Логічно, що впливовим чинником відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні є зміни в окремих галузях автомобілебудування. Такі зміни можуть носити технологічний, продуктовий, інституційний характер. За змістом відповідні зміни є вкрай різноманітними. Прикладами таких змін є впровадження нових технологій виробництва (наприклад, того ж самого 3D-друку), розширення продуктової лінійки (наприклад, лінійки фарб для фарбування кузовів автівок), заснування вільних економічних зон у регіонах, у яких працюють підприємства автомобілебудування. Зрозуміло, що зміни в окремих підгалузях автомобілебудування можуть мати комплексний і накопичувальний вплив щодо відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні.

Будь-яка галузь для відновлення та розвитку потребує використання різних ресурсів, у тому числі фінансових. Зрозуміло, що закупівля нового обладнання, технологічне оновлення виробництва потребує коштів. Більшість автомобільних підприємств не має достатніх власних коштів для повного фінансування діяльності, тому постає питання залучення зовнішніх ресурсів.

Такі зовнішні фінансові ресурси можуть бути залучені або у формі позик, або у формі інвестицій. І саме тому інвестиційна привабливість галузі автомобілебудування та вартість запозичень, очевидно, є вагомими чинниками, які впливають на відбудову та розвиток автомобілебудування в Україні. Станом на осінь 2026 року інвестиційна привабливість галузі автомобілебудування залишається низькою – у тому числі через воєнні дії проти України, невизначену тривалість таких дій, невизначені перспективи інтеграції України до європейського ринку тощо. Вартість запозичень в цілому в українській економіці залишається високою, у тому числі через загальну економічну нестабільність, бажання банків нівелювати наявні ризики та інші чинники.

Автомобілебудівна галузь є висококонкурентною, а сучасний автомобіль є високотехнологічним виробом. Тому недивно, що важливим чинником відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні є інновації, здатні реально створювати конкурентні переваги. Українські підприємства не відрізняються радикальними інноваціями. Певний виняток становлять тільки підприємства MilTech, зокрема виробники автономних платформ на дистанційному керуванні (дронів) на колісному або гусеничному шасі. З цілком зрозумілих причин інформація про діяльність таких підприємств є вкрай обмеженою, відомими є тільки факти їхньої наявності та виробництва радикально інноваційної продукції для потреб сил оборони України.

Серед чинників відбудови та розвитку автомобілебудування слід зазначити нормативно визначене зростання порогу локалізації, зокрема зменшення залежності від імпортних поставок, спрямованої на створення нових робочих місць, формування та підтримування логістичних ланцюжків. Одним зі способів реалізації такої державної політики є умови публічних закупівель (тобто закупівель за кошти державного та місцевого бюджетів, які завжди були привабливими для вітчизняних товаровиробників, і виробники певних видів автотехніки не є винятком). Згідно із Законом 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 [32] з 01.01.2026 р. збільшився відсоток української складової в товарах, які будуть закуповуватися за кошти державного та місцевого бюджетів. Тепер мінімальний рівень становить 30% локалізації. Держава, громади та державні підприємства можуть закуповувати лише ті товари, у собівартості яких частка української складової становить не менше 30% [31].

Це планове підвищення рівня локалізації, яке передбачене законодавством ще у 2022 р., коли поріг локалізації був встановлений у 10%. Відтоді він має зростати на 5% щороку, аж поки не досягне 40%. Вимога локалізації поширюється на 128 видів товарів переробної промисловості. З 01.01.2026 р. до 31.03.2026 р. діяв перехідний період: постачальники, чиї товари були включені до Переліку у 2025 р., могли брати участь у закупівлях із підтвердженням 25% локалізації, але в разі перемоги в тендері були зобов'язані підтвердити не менше 30% локалізації [31].

Приклади адаптації до нових умов локалізації вітчизняних товаровиробників вже є. Так, у травні 2024 р. завод «Альфатекс» (м. Кременчук) увійшов до офіційного каталогу виробників «Українська техніка для громад», що реалізується в рамках проєкту «Зроблено в Україні», з технікою для комунального сектора (від сміттєвозів і вакуумних машин до аварійних спецавтомобілів) [33].

Провідний український виробник та дистриб'ютор спеціальної, дорожньої та комунальної техніки (м. Бровари Київської обл.) уже у 2025–2026 роках розпочав будівництво нового виробничого комплексу, у промислових приміщеннях якого буде розташовано виробництво автомобільних рам, що дозволить довести рівень локалізації комунальної та спецтехніки, яку випускає підприємство, до 75%. Старт виробництва автомобільних рам заплановано на середину 2026 р. Уже наразі рівень локалізації техніки, яку випускає компанія «Будшляхмаш», становить 40–60% завдяки ліцензійному SKD-збиранню техніки на базі шасі Daewoo та JAC з правом використовувати власний VIN-код та заміни імпортних складових техніки українськими [34].

Вагомим чинником відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні є загальне посилення експансії китайських ланцюгів постачання. Це є справедливим як щодо готових виробів (автомобілів), так і щодо окремих вузлів та агрегатів. Ігнорувати такий чинник неможливо, оскільки для українських представників галузі автомобілебудування зазначений чинник, з одного боку, надає додаткові можливості як щодо закупівель необхідних запасних частин та обладнання, так і щодо інтеграції в можливі ланцюжки постачань. Але, з іншого боку, зазначений чинник деформує умови конкуренції в галузі та створює передумови переходу вітчизняних учасників галузі від моделі виробництва до моделі сервісу й обслуговування, коли фактично вітчизняні автомобілебудівні підприємства поступово виступають «сервісантами» китайської продукції. Це формує певні економічні можливості, але при цьому створює й додаткові ризики, причому як суто економічні, так і геополітичні.

Чинником загальної природи, який здійснює вплив на відбудову та розвиток автомобілебудування в Україні, є зростання ролі планування «на вимогу». Наявність такого чиннику є актуальною для автомобілебудування в цілому та характеризує зміну парадигми взаємодії учасників галузі з ринком. Традиційний шлях у вигляді продажу вже виробленої продукції з метою оптимізації логістичної взаємодії поступово трансформувався у виробництво тієї продукції та запасних частин, щодо яких є попит на ринку. Саме це зумовило зростання актуальності планування «на вимогу» як основи взаємодії в галузі.

Існує ще один чинник відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні, комплексний за характером, – суттєвий знос виробничої бази автовиробників, до якого додаються проблеми з поточним забезпеченням ресурсами – перебої з електрикою, складнощі із доступом до капіталу, висока зношеність обладнання, митні бар'єри (навіть митні «гойдалки»), порушена логістика. Вплив цього чинника посилюється через низьку інвестиційну привабливість підприємств галузі, через бойові дії, що тривають, та абсолютну невизначеність щодо термінів та характеру їхнього закінчення. Причому поки що утримуються від інвестування не лише іноземні, а й вітчизняні інвестори. Високий знос використовуваного обладнання в українському автомобілебудуванні спостерігався й до повномасштабної агресії проти України, а за роки такої агресії такий знос тільки посилився. Такий суттєвий знос не тільки обмежує технологічну можливість конкуренції вітчизняних автомобілевиробників, але й створює небезпечну ймовірність аварій обладнання.

Одним із суттєвих чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні є відсутність ключових конкурентних відмінностей або унікальних компетенцій виробників автомобільної техніки. Зрештою, вони різняться між собою винятково через особливості продукції: зрозуміло, що замовники, технічні особливості та канали дистрибуції пасажирських автобусів істотно відрізняються від аналогічних характеристик для легкових або важких вантажних автомобілів. Так само в автомобілебудуванні в Україні відсутні й інші принципові іміджеві, маркетингові, технологічні, кадрові відмінності між виробниками. Тобто вітчизняні учасники галузі за технологічними можливостями, іміджевими характеристиками є приблизно «однаковими» та не мають істотних відмінностей ані на національному, ані на міжнародному ринку.

Нарешті, як чинник відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні, хай і з негативним впливом, слід розглядати брак працівників, зокрема фахівців певних спеціальностей. Сучасний рівень технологій передбачає обов'язкову участь людини у технологічному процесі в галузі автомобілебудування. При цьому технологічна складність галузі визначає не просто вимогу щодо наявності персоналу, але й потребу в його високій кваліфікації. На жаль, дефіцит кваліфікованих кадрів в українській економіці взагалі та в галузі автомобілебудування зокрема має відчутний негативний вплив на перспективи відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні.

Для більш докладного опису впливу виділених чинників на відбудову та розвиток автомобілебудування в Україні скористаємося відомим інструментом, зокрема полем сил за К. Левіним [35; 36]. Поле сил первинно було сформульоване для психології, але згодом знайшло використання й у соціології, й у поведінковій економіці, й для опису

причинно-наслідкових зв'язків у складних економічних процесах [37]. Поле сил на основі виділених чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні подано на *рис. 2.*

Коментуючи побудоване поле сил відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні (див. рис. 2), слід сказати таке. Поле сил відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні побудовано за традиційними правилами: чинники, які сприяють такій відбудові та розвитку, розташовані внизу явища, вони своїм впливом ніби «піднімають» відповідне явище догори; чинники, які пригнічують відбудову та розвиток автомобілебудування в Україні, розташовані згори зазначеного явища. Вони ніби «тиснуть» на аналізоване явище, «пригнічують» його. Чинники, які не мають однозначного впливу на відбудову та розвиток автомобілебудування в Україні, розташовані збоку від зазначеного явища.

Аналіз побудованого поля сил відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні дозволяє зробити сукупність висновків. *По-перше,* на жаль, тільки один із чинників з числа проаналізованих, а саме зростання мінімального порогу локалізації для публічних закупівель, сприяє розвитку автомобілебудування в Україні. Логічно, що такий чинник фактично збільшує попит на внутрішньому ринку та створює адміністративні передумови заміни частини імпортованих деталей та окремих складових частин у автомобілебудуванні вітчизняними виробами. *По-друге,* значна кількість чинників обмежують і пригнічують відбудову та розвиток автомобілебудування в Україні. Такими чинниками є знос виробничої бази, брак кадрів необхідної кваліфікації, фактична відсутність інновацій, що можуть створювати конкурентні переваги, відсутність компетенцій і ключових відмінностей учасників галузі. Крім того, у складі виділених чинників негативний вплив на відбудову та розвиток автомобілебудування в Україні має ускладнення доступу до фінансових ресурсів: за умови, коли будь-яка галузь потребує доступу до фінансових ресурсів, у поточних умовах в Україні залучені фінансові ре-

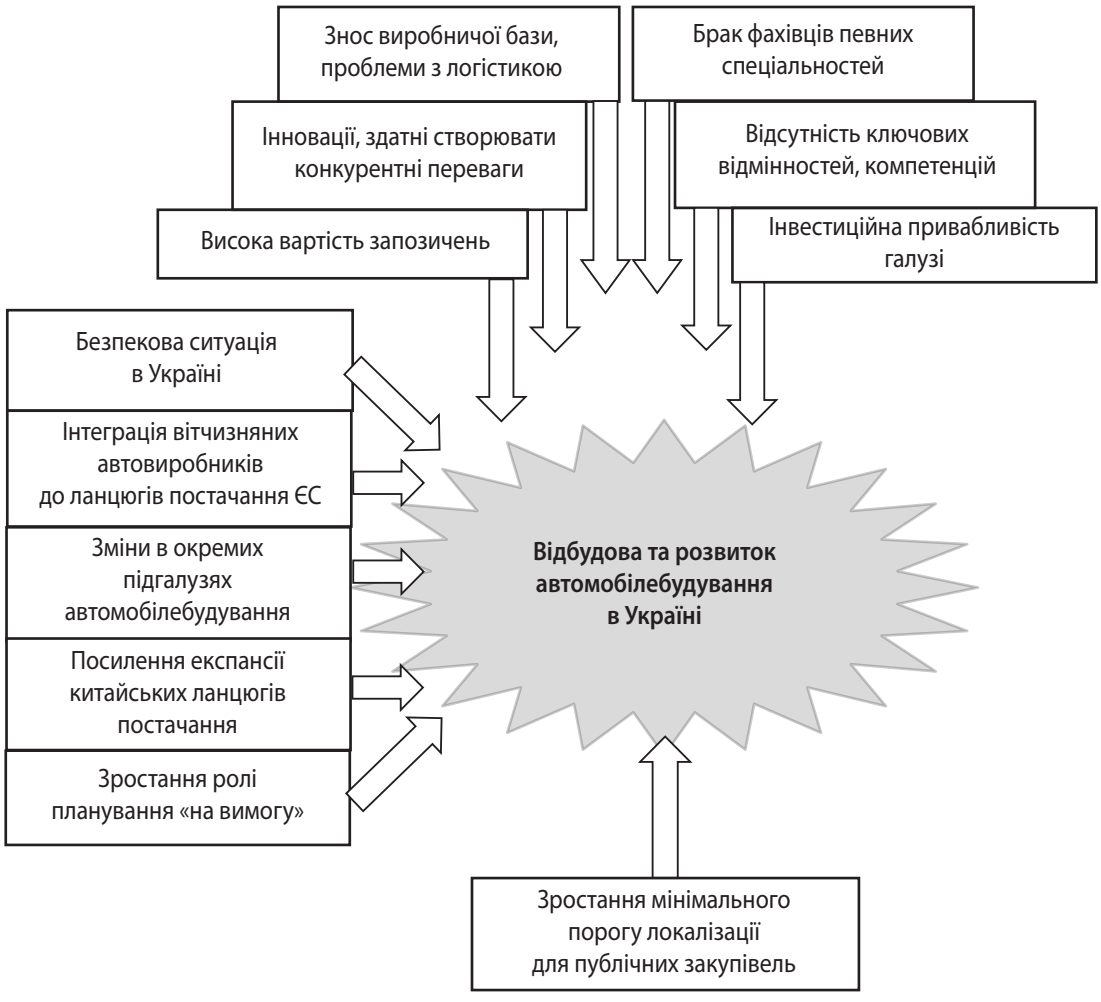


Рис. 2. Поле сил відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні

Джерело: авторська розробка.

сурси мають високу вартість, а інвестиційна привабливість галузі, у тому числі через воєнні дії проти України, залишається критично низькою.

Окремі чинники відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні не мають однозначного ані негативного, ані позитивного впливу на відповідну відбудову та розвиток. Вплив таких чинників створює для учасників галузі автомобілебудування в Україні нові складнощі та виклики, але водночас надає певні нові можливості. Більше того, такі чинники можуть змінювати свій вплив у майбутньому. До складу таких чинників слід віднести безпекову ситуацію в Україні, інтеграцію вітчизняних автомобілевиробників до європейських ланцюжків постачання, зміни в окремих підгалузях автомобілебудування, що можуть мати вплив на галузь в цілому, зростання ролі та поширення планування «на вимогу», а також посилення експансії китайських ланцюгів постачання.

Зазначені на рис. 1 і рис. 2 найвпливовіші чинники відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні не є автономними. Вони мають взаємний вплив, і такий вплив слід враховувати під час формування сценаріїв відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні. Для дослідження такого зв'язку та впливу між зазначеними чинниками відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні побудовано матрицю взаємного впливу (*табл. 2*).

У побудованій матриці (див. табл. 2) для кожної клітинки a_{ij}, де i – номер рядка, а j – номер стовпця, показано наявність впливу чинника у стовпці j на чинник у рядку i. Безумовно, перспективним напрямом досліджень є оцінка не тільки наявності такого впливу, але і його сили (інтенсивності), але в першому наближенні в табл. 2 надано оцінку тільки наявності взаємного впливу виділених чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні, а не сили такого впливу. Візуально така оцінка характеризує, чи «тисне» чинник у стовпчику j на кожен з чинників для $i = 1…n$, де n – загальна кількість досліджених чинників. Відповідно до рис. 1 $n = 12$.

Значення $a_{ij} = 0$ у табл. 2 означає, що чинник у стовпчику j не має впливу на чинник у рядку i. Значення $a_{ij} = 1$ у табл. 2 означає, що чинник у стовпчику j має ідентифікований вплив на чинник у рядку i. При цьому розглядається тільки наявність такого впливу, а не його сила. Крім того, розглядається наявність впливу, а не його характер, тобто і підсилюючий, і послаблюючий вплив одного чинника на інший матиме однакову оцінку. Це є важливим на першому етапі для встановлення зв'язку між такими чинниками, а оцінювання характеру впливу та його інтенсивності може бути проведене далі. Тому фактично для кожного a_{ij} можливі два значення, або 1, або 0, тобто значення a_{ij} є бінарним.

Табл. 2 не є симетричною стосовно головної діагоналі, бо в парі a_{ij} та a_{ji} можливі різні сценарії, зокрема можливо, щоб $a_{ij} = a_{ji}$, тобто вплив двох чинників є або взаємним і наявним або повністю відсутнім, але в загальному випадку цілком можливо, що $a_{ij} \neq a_{ji}$, тобто якісь закономірності щодо взаємності такого впливу в загальному випадку щодо сукупності виділених чинників відсутні. Для випадку $i = j$ аксіоматично прийнято, що $a_{ij} = a_{ji} = 0$, тобто можливості ендогенного зростання чинників не розглядаються.

Слід зазначити, що табл. 2 ілюструє, що сформовану сукупність чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні можна розглянути в контексті того, наскільки впливовим є кожен із таких чинників щодо інших, і наскільки кожен із таких чинників є незалежним (або залежним) від впливу інших. Таку міру впливу та залежності чітко показують суми за рядками та стовпцями таблиці. Сума за кожним рядком ілюструє, наскільки відповідний чинник відчуває вплив інших чинників. Сума за кожним стовпцем показує, наскільки впливовим є чинник з номером стовпця щодо інших чинників.

До складу найбільш впливових чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні, які істотно впливають на інші відповідні чинники, варто віднести можливості інтеграції вітчизняних автовиробників до ланцюгів постачання ЄС, зміни в окремих підгалузях автомобілебудування та інвестиційну привабливість галузі. Крім того, значний вплив на інші чинники демонструють інновації, здатні реально створювати конкурентні переваги, а також знос виробничої бази автовиробників та брак працівників, зокрема фахівців певних спеціальностей. Вплив двох останніх чинників у ситуації автомобілебудування в Україні є негативним, але він наявний.

Середній вплив на інші чинники відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні демонструють такі чинники, як безпекова ситуація в Україні, вартість запозичень, посилення експансії китайських ланцюгів постачання та відсутність ключових конкурентних відмінностей або унікальних компетенцій у вітчизняних виробників. Слід підкреслити, що зазначені чинники можуть мати значний вплив на стан і перспективи галузі, але при цьому щодо інших чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні вони мають обмежений вплив.

Таблиця 2

Дослідження взаємного впливу між чинниками відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Σ
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	9
3	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
4	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	1	1	7
5	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	3
6	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	7
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	1	7
9	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
10	0	1	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	5
11	0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	8
12	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	3
Σ	4	7	6	7	5	7	2	5	2	6	5	6	

Примітка: номерами позначено такі чинники:
1 – безпекова ситуація в Україні (припинення або продовження війни з рф);
2 – можливості інтеграції вітчизняних автовиробників до ланцюгів постачання ЄС;
3 – зміни в окремих підгалузях автомобілебудування;
4 – інвестиційна привабливість галузі;
5 – вартість запозичень;
6 – інновації, здатні реально створювати конкурентні переваги;
7 – зростання з 01.01.2026 р. мінімального порогу локалізації для публічних закупівель до 30%;
8 – посилення експансії китайських ланцюгів постачання (автівок, окремих вузлів та агрегатів);
9 – зростання ролі планування «на вимогу»;
10 – знос виробничої бази автовиробників, проблеми з ресурсним забезпеченням виробництва та логістикою;
11 – відсутність ключових конкурентних відмінностей або унікальних компетенцій у вітчизняних виробників;
12 – брак працівників, зокрема фахівців певних спеціальностей.
Джерело: авторська розробка.

До складу чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні, які майже не мають впливу на інші чинники, віднесено зростання з 01.01.2026 р. мінімального порогу локалізації для публічних закупівель до 30% і зростання ролі планування «на вимогу». Зазначені чинники мають вплив на відбудову та розвиток автомобілебудування, але ані посилюють, ані послаблюють інші чинники. Вплив таких чинників фактично є автономним.

Крім аналізу чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні, кожен з яких має вплив на інші чинники у складі сформованої сукупності, доцільно розглянути, наскільки кожен з виділених чинників сам по собі відчуває вплив інших чинників, залежить від інших розглянутих чинників або навпаки – є цілком або більшою мірою незалежним від впливу інших чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні.

Повністю незалежними від впливу інших виділених чинників є чинники безпекової ситуації в Україні та зростання з 01.01.2026 р. мінімального порогу локалізації для публічних закупівель до 30%. Зазначені чинники відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні взагалі не відчувають впливу інших чинників, вони повною мірою є незалежними від інших чинників.

Високу міру незалежності від інших виділених чинників відбудови та розвитку демонструють такі чинники, як вартість запозичень, зростання ролі планування «на вимогу» та брак працівників, зокрема фахівців певних спеціальностей. Такі чинники мають зовнішньо-ресурсний або структурний характер, не залежать від внутрішніх тенденцій у галузі, задаються зовнішніми стосовно автомобільної галузі чинниками. І саме тому інші чинники відбудови та розвитку автомобілебудування на виділені чинники здійснюють вкрай обмежений вплив.

Доволі залежними від інших виділених чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні є інвестиційна привабливість галузі, інновації, здатні реально створювати конкурентні переваги, посилення експансії китайських ланцюгів

постачання, знос виробничої бази автовиробників, проблеми з ресурсним забезпеченням виробництва та логістикою, а також відсутність ключових конкурентних відмінностей або унікальних компетенцій у вітчизняних виробників.

Логіка такої залежності є цілком зрозумілою. Інвестиційна привабливість галузі істотно залежить від зовнішніх стосовно галузі чинників (інтеграція з ЄС, безпекова ситуація в Україні), а також фінансових результатів учасників галузі. Наявність інновацій також сильно залежить від зовнішніх чинників. Проблеми з ресурсним забезпеченням залежать від коштів, що можуть бути залучені на різних умовах до учасників галузі.

Так само посилення експансії китайських ланцюгів постачання залежить від альтернативних ланцюгів постачання, міри інтеграції української економіки з ЄС, безпекової ситуації, впровадження вимог щодо локалізації виробництва в Україні, окремих змін у підгалузях автомобілебудування тощо. Відсутність ключових конкурентних відмінностей або унікальних компетенцій у вітчизняних виробників істотно буде залежати від можливості інтеграції вітчизняних автовиробників до ланцюгів постачання ЄС, змін у окремих підгалузях автомобілебудування. На таку відсутність або їхню компенсацію може впливати посилення експансії китайських ланцюгів постачання. Скоріше за все, таку відсутність будуть посилювати знос виробничої бази автовиробників, проблеми з ресурсним забезпеченням виробництва та логістикою. Відсутність ключових конкурентних відмінностей або унікальних компетенцій може бути нівельована завдяки впровадженню технологічних інновацій у галузі. Нарешті відповідна відсутність ключових конкурентних відмінностей або унікальних компетенцій може бути компенсована за рахунок залучення та результативного використання фінансових ресурсів, а тому на цей чинник відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні будуть здійснювати вплив вартість запозичень та інвестиційна привабливість галузі.

Найбільш залежними від інших виділених чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні є можливості інтеграції вітчизняних автовиробників до ланцюгів постачання ЄС та зміни в окремих підгалузях автомобілебудування. І це виглядає цілком логічним: справедливо очікувати, що майже будь-які відчутні зміни в галузі (впровадження нових технологій, обладнання, зміна вартості капіталу, подальша технологічна деградація тощо) будуть впливати на можливості інтеграції вітчизняних автовиробників до ланцюгів постачання ЄС. І так само, що майже будь-які зміни в галузі будуть мати вплив на зміни в окремих підгалузях автомобілебудування.

ОБГОВОРЕННЯ

Отримані результати дослідження щодо чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні не суперечать поточним напрацюванням щодо розбудови машинобудування та автомобілебудування зокрема [9; 12; 14], розширюють і поглиблюють такі напрацювання, відповідають виявленим трендам розвитку галузі [13], дозволяють частково вирішити визначені проблеми розвитку галузі [10] та враховують визначені особливості галузі [15].

Виявлений характер впливу чинників та поточні зв'язки між ними базуються на поточній економічній ситуації в Україні станом на осінь 2026 р., отже, різка та суттєва зміна такої ситуації може виступити обмеженням практичного використання отриманих результатів дослідження.

ВИСНОВКИ

Таким чином, з метою визначення чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні розглянуто наявні тренди в галузі. У складі таких трендів розглянуто: подальшу електрифікацію, зростання ролі програмного забезпечення в транспортних засобах удосконалення автономного водіння, впровадження 3D-друку, зміну стандартів і правил безпеки. Для кожного з таких трендів описано його зміст і показано очікувані наслідки.

На основі узагальнення наявних напрацювань визначено сукупність чинників відбудови та розвитку автомобілебудування. До складу таких чинників увійшли: безпекова ситуація в Україні (припинення або продовження війни з рф); можливості інтеграції вітчизняних автовиробників до ланцюгів постачання ЄС; зміни в окремих підгалузях автомобілебудування; інвестиційна привабливість галузі; вартість запозичень; інновації, які здатні реально створювати конкурентні переваги; зростання з 01.01.2026 р. мінімального порогу локалізації для публічних закупівель до 30%; посилення експансії китайських ланцюгів постачання (автівок, окремих вузлів та агрегатів); зростання ролі планування «на вимогу»; знос виробничої бази автовиробників; проблеми з ресурсним забезпеченням виробництва та логістикою; відсутність ключових конкурентних відмінностей або унікальних компетенцій у вітчизняних виробників; брак працівників, зокрема фахівців певних спеціальностей.

На основі виділених найбільш впливових чинників відбудови та розвитку автомобілебудування побудовано поле сил із зазначенням характеру впливу кожного з таких чинників (стимулюючий, пригнічуючий, нейтральний). Показано, що,

на жаль, характер впливу більшості проаналізованих чинників відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні є пригнічуючим, зокрема такі чинники виступають, скоріше, інгібіторами відповідних відбудови та розвитку, а не забезпечують їхній перебіг.

У сформованій сукупності найбільш впливових чинників відбудови та розвитку автомобілебудування проведено аналіз їх взаємного впливу із розподілом чинників сукупності на окремі мікрогрупи за критерієм наявності впливу на інші чинники та чутливості до впливу з боку інших чинників.

Наукова новизна результатів дослідження полягає в поглибленні даних щодо причинно-наслідкових зв'язків у процесах відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні, уточненні складу таких чинників та розвитку зв'язків між ними.

Практична цінність результатів дослідження полягає в тому, що визначені чинники відбудови та розвитку автомобілебудування в Україні з урахуванням зв'язків між ними можуть бути використані як основа для розроблення програмних документів відбудови та розвитку галузі автомобілебудування в Україні (державних стратегій, програм, галузевих концепцій), можуть виступити фундаментом діалогу представників галузі та держави щодо створення необхідних питань розвитку галузі, у тому числі створення сприятливих умов відбудови та розвитку автомобілебудування з боку держави.

Як напрями подальших досліджень логічно визначити оцінювання інтенсивності впливу кожного з виділених чинників на відбудову та розвиток автомобілебудування та формування пропозицій щодо зміни стану чинників з метою сприяння відбудові та розвитку автомобілебудування в Україні. ■

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Silberg G. The impact of the Russian-Ukraine war on the autoindustry. URL: https://kpmg.com/kpmg-us/content/dam/kpmg/pdf/2023/impact-auto-industry.pdf
2. Olaru A. ESG Implications of Russia's Invasion of Ukraine on the Automotive Industry. *Sustainanalytics*. 22.06.2022. URL: https://www.sustainalytics.com/esg-research/resource/investors-esg-blog/esg-russia-ukraine-automotive#:~:text=As%20far%20as%20the%20automobile%20production%20in,OEMs%20to%20interrupt%20their%20operations%20in%20Russia
3. Jacobs A. J. The Korean Automotive Industry. Vol. 1: Beginnings to 1996. London : Palgrave Macmillan, 2021. 433 p.
4. Cole R. E., Yakushiji T. (Eds). The American and Japanese Auto Industries in Transition. Ann Arbor, MA : University of Michigan Press, 2020. 251 p.
5. Cantner U., Dreßler K., Krüger J. J. Firm survival in the German automobile industry. *Empirica*. 2006. Vol. 33. P. 49–60. https://link.springer.com/article/10.1007/s10663-006-9006-z
6. Chowdhury S. G., Chatterjee S. Determinants of Indian Automobile Industry Growth. *Eurasian Journal of Business and Economics*. 2020. Vol. 13. Iss. 26. P. 65–91.
DOI: https://doi.org/10.17015/ejbe.2020.026.04
7. Miglani S. The Growth of the Indian Automobile Industry: Analysis of the Roles of Government Policy and Other Enabling Factors. In: *Innovation, Economic Development, and Intellectual Property in India and China*. Comparing Six Economic Sectors. London : Springer Open, 2019. P. 439–463.
DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-13-8102-7_19
8. Tripathi S., Talukder B. Supply Chain Performance and Profitability in Indian Automobile Industry: Evidence of Segmental Difference. *Global Business Review*. 2016. Vol. 24. Iss. 2.
DOI: https://doi.org/10.1177/0972150919898302
9. Собкевич О. В. Напрями розбудови машинобудування в Україні як драйвера економічного розвитку під час війни та у повоєнний період. *НІСД*. 2024. URL: https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/napryamy-rozbudovy-mashynobuduvannya-v-ukrayini-yak-drayvera-ekonomichnoho
10. 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
11. Ліпич Л. Г., Балик, А. В., Клімковський С. Р. та ін. Державна економічна політика у сфері автомобілебудування. *Академічні візії*. 2023. Вип. 25. URL: https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/1331/1229
12. Карачина Н. П., Кошовий В. В., Штанько О. С. Трансформація розвитку та напрями розбудови машинобудування України. *Економічний простір*. 2024. № 190. С. 218–222.
DOI: https://doi.org/10.32782/2224-6282/190-40
13. Poyda-Nosyk N., Bacho R. Analysis of the automotive industry development trends in Ukraine. *Acta Academiae Beregsasiensis. Economics*. 2022. Вип. 2. С. 13–23.
DOI: https://doi.org/10.58423/2786-6742/2022-2-13-23
14. Князь С. В., Свідерський А. М., Кіщак Б. І. та ін. Стратегічне управління підприємствами автомобілебудування. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2023. Вип. 38. С. 581–588. URL: https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/view/1231
15. Князь С. В., Борщевський З. А., Літовченко В. О. та ін. Особливості розвитку автомобільної промисловості України. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2024. Вип. 41. С. 142–150. URL: https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/view/1232/1093

16. Internet of Things. *IoT*. URL: https://www.it.ua/knowledge-base/technology-innovation/internet-veschej-internet-of-things-iot
17. Rovito M. Driving the future: 10 automotive industry trends and predictions. *Autodesk*. 2024. URL: https://www.autodesk.com/design-make/articles/automotive-industry-trends
18. Автоновини 2025: головні тренди автомобільного ринку. URL: https://odessa.online/ru/avtonovosti-2025-glavnye-trendy-avtomobilnogo-rynka/
19. Популярні тренди в автомобільній технології: що чекати найближчими роками. *Autopark.ua*. 01.11.2024. URL: https://autopark.ua/uk/news/popylarnitrendivavtomobilniytechnologiyi
20. Молдавчук М. Найпопулярніші автомобільні тенденції, яких можна очікувати у 2026-му. *Vector*. 30.12.2025. URL: https://vctr.media/ua/najpopulyarnishi-avtomobilni-tendencziyi-yakyh-mozhna-ochikuvaty-u-2026-311732/
21. 3D друк в автомобілебудуванні: основні риси та прогнози. *EasyPrint*. 01.04.2025. URL: https://easy-3dprint.com.ua/uk/3d-druk-v-avtomobilebuduvanni/
22. Як авто із США змінюють стандарти безпеки в Україні: новітні технології, яких ще немає у нас. *Rayon.in.ua*. 17.07.2025. URL: https://business.rayon.in.ua/news/821567-yak-avto-iz-sshazminyuyut-standarti-bezpeki-v-ukraini-novitni-tekhnologii-yakikh-shche-nemae-u-nas
23. Full Self-Driving (Supervised). *Tesla*. URL: https://www.tesla.com/fsd
24. Chen S., Hu J., Zhao L., et al. Cellular Vehicle-to-Everything (C-V2X). Singapore: Springer, 2023. 384 p. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-19-5130-5
25. Xiao-Feng X., Zun-Jing W. SIV-DSS: Smart in-vehicle decision support system for driving at signalized intersections with V2I communication. *Transportation Research*. 2018. Part C. Vol. 90. P. 181–197. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trc.2018.03.008
26. Khezr R., Steen D., Tuan L. A. A Review on Implementation of Vehicle to Everything (V2X): Benefits, Barriers and Measures. *2022 IEEE PES Innovative Smart Grid Technologies Conference Europe* (ISGT-Europe). Novi Sad : IEEE, 2022. DOI: https://doi.org/10.1109/ISGT-Europe54678.2022.9960673
27. Shahrubudin N., Lee T. C., Ramlan R. An Overview on 3D Printing Technology: Technological, Materials, and Applications. *Procedia Manufacturing*. 2019. Vol. 35. P. 1286–1296. DOI: https://doi.org/10.1016/j.promfg.2019.06.089
28. Choi J.-W., Kim H.-C. 3D Printing Technologies – A Review. *Journal of the Korean Society of Manufacturing Process Engineers*. 2015. Vol. 14. Iss. 3. P. 1–8. DOI: https://doi.org/10.14775/ksmpe.2015.14.3.001
29. Jones L. Why 2026 will test automakers' agility like never before. *Automotive News*. 05.01.2026. URL: https://www.autonews.com/manufacturing/automakers/ane-automotive-2026-outlook-ev-china-sdv-ai-0105/
30. Чому 2026 рік стане для автовиробників випробуванням на гнучкість. *UkrAutoprom*. 06.01.2026. URL: https://ukrautoprom.com.ua/chomu-2026-rik-stane-dlya-avtovyrobnykiv-vyprobuvannyam-na-gnuchkist/amp
31. З 2026 року держава буде закуповувати лише продукцію з 30% рівнем локалізації. *AUTO-Consulting*. 09.01.2026. URL: https://autoconsulting.com.ua/article.php?sid=60187#:~:text=
32. 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
33. Як Альфатекс досягатиме локалізації виробництва у 40%. *AUTO-Consulting*. 25.08.2025. URL: https://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=59294
34. В Україні почнуть виробляти автомобільні рами для вантажівок для досягнення локалізації 75%. *AUTO-Consulting*. 02.12.2025. URL: https://autoconsulting.ua/article.php?sid=59906
35. Lewin K. Field Theory in Social Science: Selected Theoretical Papers. Westport, CT : Greenwood Pub Group, 1975. 366 p.
36. Lewin K. Resolving Social Conflicts : Selected Papers on Group Dynamics. N.Y. : Harper & Brothers, 1948. 230 p.
37. Crosby G. Planned Change: Why Kurt Lewin's Social Science is Still Best Practice for Business Results, Change Management, and Human Progress. N.Y. : Productivity Press, 2020. 225 p.

REFERENCES

AUTO-Consulting. (2025, August 25). *Yak Alfateks dosiahatyme lokalizatsii vyrobnytstva u 40%* [How Alfatex will achieve 40% production localization]. https://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=59294

AUTO-Consulting. (2025, December 2). *V Ukraini pochnut vyrobliaty avtomobilni ramy dlia vantazhivok dlia dosiahnennia lokalizatsii 75%* [Ukraine will start producing truck frames to achieve 75% localization]. https://autoconsulting.ua/article.php?sid=59906

AUTO-Consulting. (2026, January 9). *Z 2026 roku derzhava bude zakupovuvaty lyshe produktsiiu z 30% rivnem lokalizatsii* [Starting from 2026, the state will procure only products with a 30% localization level]. https://autoconsulting.com.ua/article.php?sid=60187#:~:text=

Autopark.ua. (2024, November 1). *Populiarni trendy v avtomobilnii tekhnolohii: shcho chekaty naiblyzhchymy rokamy* [Popular trends in automotive technology: what to expect in the coming years]. https://autopark.ua/uk/news/popylarnitrendivavtomobilniytechnologiyi

Cantner U., Dreßler K. & Krüger J. J. (2006). Firm survival in the German automobile industry. *Empirica, 33*, 49–60. https://doi.org/10.1007/s10663-006-9006-z

Chen S., Hu J., Zhao L. & et al. (2023). *Cellular Vehicle-to-Everything (C-V2X)*. Singapore: Springer. https://doi.org/10.1007/978-981-19-5130-5

Choi J.-W. & Kim H.-C. (2015). 3D Printing Technologies – A Review. *Journal of the Korean Society of Manufacturing Process Engineers, 14*(3), 1–8. https://doi.org/10.14775/ksmpe.2015.14.3.001

Chowdhury S. G. & Chatterjee S. (2020). Determinants of Indian Automobile Industry Growth. *Eurasian Journal of Business and Economics, 13*(26), 65–91. https://doi.org/10.17015/ejbe.2020.026.04

Cole R. E. & Yakushiji T. (2020). *The American and Japanese Auto Industries in Transition*. Ann Arbor, MA: University of Michigan Press.

Crosby G. (2020). *Planned Change: Why Kurt Lewin's Social Science is Still Best Practice for Business Results, Change Management, and Human Progress*. N.Y.: Productivity Press.

EasyPrint. (2025, April 1). *3D druk v avtomobilebuduvanni: osnovni rysy ta prohnozy* [3D printing in the automotive industry: main features and forecasts]. https://easy3d-print.com.ua/uk/3d-druk-v-avtomobilebuduvanni/

it.ua. Internet of Things. *IoT*. https://www.it.ua/knowledge-base/technology-innovation/internet-veschej-internet-of-things-iot

Jacobs A. J. (2021). *The Korean Automotive Industry*. Vol. 1: Beginnings to 1996. London: Palgrave Macmillan.

Jones L. (2026, January 5). *Why 2026 will test automakers' agility like never before*. Automotive News. https://www.autonews.com/manufacturing/automakers/ane-automotive-2026-outlook-ev-china-sdv-ai-0105/

Karachyna N. P., Koshovyi V. V. & Shtanko O. S. (2024). Transformatsiia rozvytku ta napriamy rozbudovy mashynobuduvannia Ukrainy [Transformation of development and directions of development of mechanical engineering of Ukraine]. *Ekonomichnyi prostir, 190*, 218–222. https://doi.org/10.32782/2224-6282/190-40

Khezr R., Steen D. & Tuan L. A. (2022). A Review on Implementation of Vehicle to Everything (V2X): Benefits, Barriers and Measures. *2022 IEEE PES Innovative Smart Grid Technologies Conference Europe (ISGT-Europe)*. Novi Sad: IEEE. https://doi.org/10.1109/ISGT-Europe54678.2022.9960673

Kniaz S. V., Sviderskyi A. M., Kishchak B. I. & ta in. (2023). Stratehichne upravlinnia pidpryiemstvamy avtomobilebuduvannia [Strategic management of automotive enterprises]. *Naukovi zapysky Lvivskoho universytetu biznesu ta prava, 38,* 581–588. https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/view/1231

Kniaz S. V., Borshchevskyi Z. A., Litovchenko V. O. & ta in. (2024). Osoblyvosti rozvytku avtomobilnoi promyslovosti Ukrainy [Features of the development of the automotive industry of Ukraine]. *Naukovi zapysky Lvivskoho universytetu biznesu ta prava, 41,* 142–150. https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/view/1232/1093

Lewin K. (1975). *Field Theory in Social Science: Selected Theoretical Papers*. Westport, CT: Greenwood Pub Group.

Lewin K. (1948). *Resolving Social Conflicts: Selected Papers on Group Dynamics*. N.Y.: Harper & Brothers.

Lipych L. H., Balyk A. V., Klimkovskyi S. R. & ta in. (2023). Derzhavna ekonomichna polityka u sferi avtomobilebuduvannia [State economic policy in the field of automotive industry]. *Akademichni vizii*, *25*. https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/1331/1229

Miglani S. (2019). The Growth of the Indian Automobile Industry: Analysis of the Roles of Government Policy and Other Enabling Factors. *Innovation, Economic Development, and Intellectual Property in India and China. Comparing Six Economic Sectors* (p. 439–463). London: Springer Open. https://doi.org/10.1007/978-981-13-8102-7_19

Moldavchuk M. (2025, December 30). *Naipopuliarnishi avtomobilni tendentsii, yakykh mozhna ochikuvaty u 2026-mu* [The most popular automotive trends to expect in 2026]. Vector. https://vctr.media/ua/najpopulyarnishi-avtomobilni-tendenczyi-yakyh-mozhna-ochikuvaty-u-2026-311732/

odessa.online. (2025). *Avtonovyny 2025: holovni trendy avtomobilnoho rynku* [Auto news 2025: main trends of the automotive market]. https://odessa.online/ru/avtonovosti-2025-glavnye-trendy-avtomobilnogo-rynka/

Olaru A. (2022, June 22). *ESG Implications of Russia's Invasion of Ukraine on the Automotive Industry*. Sustainanalytics. https://www.sustainalytics.com/esg-research/resource/investors-esg-blog/esg-russia-ukraine-automotive#:~:text=As%20far%20as%20the%20automobile%20production%20in,OEMs%20to%20interrupt%20their%20operations%20in%20Russia

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

Rayon.in.ua. (2025, July 17). *Yak avto iz SShA zminiuiut standarty bezpeky v Ukraini: novitni tekhnolohii, yakykh shche nemaie u nas* [How cars from the USA are changing safety standards in Ukraine: newest technologies that we do not have yet]. https://business.rayon.in.ua/news/821567-yak-avto-iz-ssha-zminyuyut-standarti-bezpeki-v-ukraini-novitni-tekhnologii-yakikh-shche-nemae-u-nas

Rovito M. (2024). *Driving the future: 10 automotive industry trends and predictions*. Autodesk. https://www.autodesk.com/design-make/articles/automotive-industry-trends

Shahrubudin N., Lee T. C. & Ramlan R. (2019). An Overview on 3D Printing Technology: Technological, Materials, and Applications. *Procedia Manufacturing, 35,* 1286–1296. https://doi.org/10.1016/j.promfg.2019.06.089

Silberg G. *The impact of the Russian-Ukraine war on the autoindustry*. https://kpmg.com/kpmg-us/content/dam/kpmg/pdf/2023/impact-auto-industry.pdf

Sobkevych O. V. (2024). *Napriamy rozbudovy mashynobuduvannia v Ukraini yak draivera ekonomichnoho rozvytku pid chas viiny ta u povoiennyi period* [Directions of development of mechanical engineering in Ukraine as a driver of economic development during the war

and in the post-war period]. NISD. https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/napryamy-rozbudovy-mashynobuduvannya-v-ukrayini-yak-drayvera-ekonomichnoho

Sozanskyi L. Y. (2022). Problemy rozvytku avtomobilebuduvannia v Ukraini [Problems of automotive industry development in Ukraine]. *Sotsialno-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrainy, 3*, 47–52. https://doi.org/10.36818/2071-4653-2022-3-8

Tesla. *Full Self-Driving (Supervised)*. https://www.tesla.com/fsd

Tripathi S. & Talukder B. (2016). Supply Chain Performance and Profitability in Indian Automobile Industry: Evidence of Segmental Difference. *Global Business Review, 24*(2). https://doi.org/10.1177/0972150919898302

UkrAutoprom. (2026, January 6). *Chomu 2026 rik stane dlia avtovyrobnykiv vyprobuvanniam na hnuchkist* [Why 2026 will be a test of flexibility for automakers]. https://ukrautoprom.com.ua/chomu-2026-rik-stane-dlya-avtovyrobnykiv-vyprobuvannyam-na-gnuchkist/

Xiao-Feng X. & Zun-Jing W. S. (2018). SIV-DSS: Smart in-vehicle decision support system for driving at signalized intersections with V2I communication. *Transportation Research. Part C, 90*, 181–197. https://doi.org/10.1016/j.trc.2018.03.008

zakon.rada.gov.ua. (2021, December 16). Zakon Ukrainy «Pro vnesennia zmin do Zakonu Ukrainy «Pro publichni zakupivli» shchodo stvorennia peredumov dlia staloho rozvytku ta modernizatsii vitchyznianoi promyslovosti» [Law of Ukraine "On Amendments to the Law of Ukraine 'On Public Procurement' Regarding the Creation of Prerequisites for Sustainable Development and Modernization of Domestic Industry"]. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1977-20#Text

Дослідження не отримувало зовнішнього фінансування.

Автор заявляє про відсутність конфлікту інтересів.

Інструменти генеративного штучного інтелекту під час підготовки статті для збору первинних даних або формування наукових висновків не використовувалися. Для пошуку матеріалів, на які надано посилання у статті, використано пошукові алгоритми Google.

Автор несе повну відповідальність за оригінальність, наукову об'єктивність, точність та контроль плагіату фінального тексту рукопису статті.

Стаття надійшла до редакції / Received: 17.09.2026
Статтю прийнято до публікації / Accepted: 30.09.2026
Оприлюднено / Published: 21.10.2026