

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КАРПАТСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАСИЛЯ СТЕФАНИКА
ФАКУЛЬТЕТ ІСТОРІЇ, ПОЛІТОЛОГІЇ І МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
Кафедра міжнародних економічних відносин

Думич Ліана Василівна

МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

Напрями оптимізації імпорتنих поставок автомобілів в
Україну в контексті стабілізації вітчизняної економіки в
умовах війни

спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»
(ОР магістр)

Виконала:
студентка групи МЕВ -2м

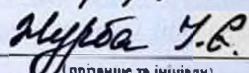
Л.В. Думич

Науковий керівник:
к.е.н., доц. Ю.І. Коровчук

Рецензент:


(підпис)

д. е. н. проф.


(прізвище та ініціали)

Дипломну роботу допущено до захисту:

«10» листопада 2025р.

Зав. кафедри

 Л.І. Михайлишин

Івано-Франківськ – 2025 р.

Карпатський національний університет імені Василя Стефаника

Інститут, факультет Історії, політології і міжнародних відносин
Кафедра міжнародних економічних відносин
Освітній рівень другий магістерський
Спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»
(шифр і назва)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

В. Мисир
(підпис)

Михайлович С.Г.
(прізвище, ініціали)

« 10 » 10 2024 р.

ЗАВДАННЯ НА МАГІСТЕРСЬКУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Думич Ліані Василівні

(прізвище, ім'я, по-батькові)

1. Тема роботи Напрями оптимізації імпорتنих поставок автомобілів в Україну в контексті стабілізації вітчизняної економіки в умовах війни

керівник роботи к.е.н., доц. Коровчук Ю.І.

(прізвище, ім'я, по-батькові, науковий ступінь, вчене звання)

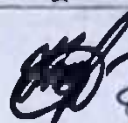
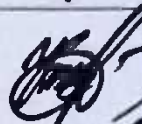
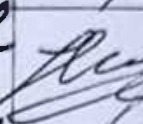
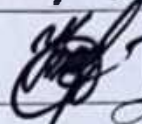
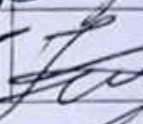
2. Строк подання студентом роботи 06 грудня 2024 року

3. Вихідні дані до роботи наукові праці вітчизняних та закордонних вчених у сфері автомобільної промисловості, аналітичні матеріали Державної служби статистики України, Державної митної служби України, Національного банку України, Світового банку (World Bank), Євростату (Eurostat), Європейської асоціації автовиробників (ACEA), інформаційні ресурси мережі Інтернет

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) визначити макроекономічні фактори стабілізації національної економіки в умовах війни; дослідити роль автомобільної промисловості у розвитку економіки; визначити державну політику регулювання імпорту автомобілів; проаналізувати сучасні тенденції, ринкові позиції, обсяги та структуру світового автомобільного ринку; розробити напрями оптимізації імпорتنих поставок автомобілів в Україну в умовах війни; дослідити міжнародну технічну взаємодію в контексті наповнення вітчизняного ринку автомобілів та подальшого розвитку безпілотних технологій.

5. Перелік графічного матеріалу таблиці, графіки, діаграми, схеми

6. Консультанти розділів роботи

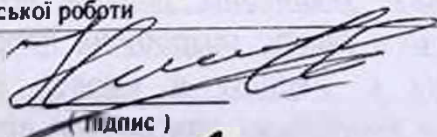
Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
ТЕОРЕТИКО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ІМПОРТНИХ ПОСТАВОК АВТОМОБІЛІВ ТА ЇХ РОЛЬ У СТАБІЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ	к.е.н., доц. Ю.І. Коровчук		
ДОСЛІДЖЕННЯ ОСОБЛИВОСТЕЙ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОТРЕБ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ	к.е.н., доц. Ю.І. Коровчук		
ПРАКТИЧНІ НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ ІМПОРТУ АВТОМОБІЛІВ В УКРАЇНУ В УМОВАХ ВІЙНИ	к.е.н., доц. Ю.І. Коровчук		

7. Дата видачі завдання 20 жовтня 2024 року

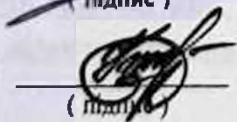
КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1.	Визначення теми роботи, актуальності, завдань, мети, об'єкту та предмету дослідження	10.10.2024-20.10.2024	виконано
2.	Дослідження літературних джерел, наукових публікацій, нормативно-правової бази проблемних питань теми магістерської роботи.	21.10.2024-30.11.2024	виконано
3.	Написання першого розділу роботи.	01.10.2024-25.12.2024	виконано
4.	Аналіз статистичних даних для другого розділу	26.12.2024-26.02.2025	виконано
5.	Написання другого розділу магістерської роботи	26.02.2025-30.06.2025	виконано
6.	Визначення напрямів досліджень, світового досвіду та наукових розробок для написання третього розділу	01.07.2025-14.08.2025	виконано
7.	Написання третього розділу магістерської роботи	15.08.2025-30.09.2025	виконано
8.	Написання висновків до роботи, аналіз досягнутих завдань та мети	01.10.2025-31.10.2025	виконано
9.	Технічне форматування, розставлення посилань та формування списку використаних джерел. Основна перевірка наукового керівника, виправлення помилок.	01.11.2025-01.12.2025	виконано
10.	Нормоконтроль	01.12.2025-13.12.2025	виконано
11.	Перевірка на плагіат	05.12.2025	виконано
12.	Попередній захист	06.12.2025	виконано
13.	Захист магістерської роботи	22.12.2025	виконано

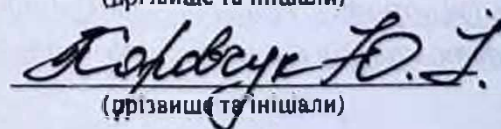
Студент


(підпис)

Керівник роботи


(підпис)


(прізвище та ініціали)


(прізвище та ініціали)

Карпатський національний університет імені Василя Стефаника
Кафедра міжнародних економічних відносин

ВІДГУК
на магістерську роботу

студентки

Думич Ліани Василівни

(прізвище, ім'я, по-батькові)

на тему: Напрями оптимізації імпорتنих поставок автомобілів в Україну в контексті стабілізації вітчизняної економіки в умовах війни

Актуальність теми: Розвиток і стійке функціонування транспортної системи країни є ключовим елементом ефективного розвитку національної економіки, її обороноздатності та безпеки. Ця аксіома вчергове дістала чітке та доказове підтвердження після початку широкомасштабних військових дій, які розгорнулися на території України внаслідок російської агресії. Ефективність воєнної відсічі ворогу та економічної стійкості країни, особливо в перші місяці війни, прямо залежала від здатності транспортної системи своєчасно здійснювати перевезення у відповідних обсягах і термінах. Ключовим елементом ефективної транспортної системи є її рухомий склад, національне виробництво якого в Україні, попри 30-ти річну політику підтримки, виявилось вкрай неефективним, адже основу функціонування транспортної системи в умовах війни склали і складають імпортні автомобілі. Саме тому розробка ефективних заходів, щодо оптимізації імпорتنих поставок автомобілів в Україну є надзвичайно актуальною.

Самостійні розробки і пропозиції автора: В магістерській роботі автором обгрунтовано ряд пропозицій, щодо до розвитку співпраці технологічних стартапів, зокрема в сфері безпілотних систем з іноземними автовиробниками в контексті забезпечення майбутньої інтеграції економіки країни в світову автоіндустрію

Недоліки: Істотних недоліків немає. Як недолік магістерської роботи можна визначити відсутність ретроспективного аналізу розвитку імпорتنих поставок автомобілів в Україну. Однак даний недолік є наслідком обмеженості конкретного наукового дослідження і може слугувати сферою наукових досліджень автора в майбутньому

Загальний висновок: Магістерська робота виконана у відповідності до встановлених методичних вимог, містить дослідження актуальних проблем імпорту автомобілів в Україну в умовах війни, допускається до захисту в ЕК, з оцінкою «відмінно», а її автор заслуговує присвоєння освітнього рівня «магістр» за спеціальністю 292 «Міжнародні економічні відносини»

Науковий керівник: к.е.н., доц. Ю.І. Коровчук

(прізвище та ініціали)



« 04 » грудня 2025 р.

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КАРПАТСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМ. ВАСИЛЯ СТЕФАНИКА

Факультет історії, політології і міжнародних відносин
Кафедра міжнародних економічних відносин

РЕЦЕНЗІЯ
на магістерську роботу

студентки групи МЕВ – 2м

Думич Ліани Василівни

(прізвище, ім'я, по-батькові)

на тему: Напрями оптимізації імпорتنих поставок автомобілів в Україну в контексті стабілізації вітчизняної економіки в умовах війни

Виконану на матеріалах: Державної служби статистики України, Державної митної служби України, Національного банку України, Світового банку (World Bank), Євростату (Eurostat), Європейської асоціації автовиробників (АСЕА)

Актуальність теми: Ввезення легкових транспортних засобів на територію України піддається дискусії, обговоренню та реформуванню в усі роки незалежності. Існуючі відмінності між вартістю автомобілів у країнах Європейського Союзу та Україні за рахунок митного оподаткування, а також диспропорції в платоспроможності вітчизняних і європейських споживачів призвели до появи значного сегменту ринку вторинного використання автомобілів, де бізнес-моделі ґрунтуються на напівлегальних схемах, що значною мірою знижує корисність сектора для стабілізації національної економіки України в умовах війни.

Самостійні розробки і пропозиції автора: Автором визначено пропозиції щодо оптимізації механізму регулювання імпорتنих поставок автомобілів в Україну в контексті підвищення платоспроможності вітчизняного попиту через доступність до капіталу міжнародних лізингових компаній.

Недоліки: Істотних недоліків немає. Для поглиблення дослідження, у роботі доцільним було б окремо сфокусуватися на можливості доступу до технологій виробництва та культури споживання продуктів іноземних автомобілевиробників через розширення імпорتنих поставок

Загальний висновок: Вказаний недолік загалом не знижує практичного значення магістерської роботи, яка за змістом і оформленням повністю відповідає вимогам ЗВО. Робота заслуговує позитивної оцінки, а її автор – Думич Л.В. – на присвоєння освітнього рівня “магістр” за спеціальністю 292 «Міжнародні економічні відносини»

Рецензент: Д.С.Н., проф., збв. с.с.ф. т.р. м.у. та н.т.р.с.р.
(посада, місце роботи, вчене звання, науковий ступінь)
Григоренко Л.В.
" 6 " 12 2023р. Ніфта З.К.
(Дата) (прізвище та ініціали) (підпис)

АНОТАЦІЯ

Думич Л.В. Напрями оптимізації імпорتنих поставок автомобілів в Україну в контексті стабілізації вітчизняної економіки в умовах війни.

Кваліфікаційна робота на здобуття ступеня магістр за спеціальністю 292 «Міжнародні економічні відносини» - Карпатський національний університет ім. В. Стефаника, Івано-Франківськ - 2025 р.

У магістерській роботі проаналізовано напрями оптимізації імпорتنих поставок автомобілів в Україну в контексті стабілізації вітчизняної економіки в умовах війни. Теоретично обґрунтовано роль автомобільної промисловості та автотранспорту у підтримці економічної стабільності держави, а також ключові макроекономічні чинники, що впливають на ефективність імпорتنих потоків. Проведено дослідження сучасних тенденцій світового автомобільного ринку, ринкових позицій провідних виробників та масштабів імпорту автомобілів в Україну, визначено специфіку логістичних схем у воєнних умовах.

Результати роботи показують, що ефективна оптимізація імпорту включає в себе поєднання лізингових програм, митно-тарифних та нетарифних механізмів, а також міжнародної технічної взаємодії з іноземними виробниками, що забезпечує оновлення автопарку, підвищення доступності транспорту та стимулювання попиту. Особливу увагу приділено інтеграції безпілотних технологій та розвитку автономних транспортних платформ, що мають стратегічне значення для військових і цивільних потреб, а також для підвищення стійкості держави в умовах війни.

Отримані результати мають безпосереднє значення для забезпечення стабільності автомобільного ринку в умовах війни, оптимізації логістики, стимулювання розвитку ринку та модернізації автопарку. Запропоновані механізми оптимізації імпорту, лізингові програми та міжнародна технічна взаємодія сприяють впровадженню високотехнологічних рішень, зокрема електромобілів і безпілотних транспортних засобів, а також інтеграції автономних транспортних засобів у військову та гуманітарну логістику, підвищення мобільності та безпеки в умовах воєнного стану.

ANNOTATION

Dumych L. Directions for optimizing car import supplies to Ukraine in the context of stabilizing the national economy under wartime conditions.

Qualification work for a Master's degree in the Speciality 292 "International Economic Relations" - Vasyl Stefanyk Carpathian National University, Ivano-Frankivsk - 2025.

The master's thesis analyzes the directions for optimizing car import supplies to Ukraine in the context of stabilizing the national economy under wartime conditions. The theoretical basis of the role of the automotive industry and transport in supporting the economic stability of the state is substantiated, as well as the key macroeconomic factors affecting the efficiency of import flows. The study examines current trends in the global automotive market, market positions of leading manufacturers, and the scale of car imports to Ukraine, highlighting the specifics of logistics schemes under war conditions.

The results of the study show that effective import optimization includes a combination of leasing programs, customs-tariff and non-tariff mechanisms, as well as international technical cooperation with foreign manufacturers, which ensures fleet renewal, increased transport accessibility, and demand stimulation. Special attention is given to the integration of autonomous vehicle technologies and the development of autonomous transport platforms, which are of strategic importance for military and civilian needs, as well as for enhancing the resilience of the state under wartime conditions.

The obtained results are directly relevant for ensuring the stability of the automotive market during wartime, optimizing logistics, stimulating market development, and modernizing the vehicle fleet. The proposed import optimization mechanisms, leasing programs, and international technical cooperation contribute to the implementation of high-tech solutions, including electric and autonomous vehicles, and the integration of autonomous transport into military and humanitarian logistics, enhancing mobility and safety in wartime conditions.

РЕЗЮМЕ

Магістерська робота містить 124 сторінки, 3 таблиці, 14 рисунків, 3 додатка, список використаних джерел із 78 найменувань, з них 33 іноземною мовою.

Мета магістерської роботи полягає в обґрунтуванні напрямів оптимізації імпорتنих поставок автомобілів в Україну з урахуванням потреб економічної стабілізації та специфіки функціонування країни в умовах війни.

Об'єктом дослідження є процес імпорتنих поставок автомобілів в Україну в умовах війни.

Предметом дослідження є економічні, організаційні та регуляторні механізми оптимізації імпорتنих потоків автомобілів у контексті стабілізації національної економіки.

Одержані висновки та їх новизна. Запропоновано практичні напрями оптимізації імпорту автомобілів в Україну в умовах війни, а також акцентовано потенціал інтеграції безпілотних автомобільних технологій як інструмент підвищення стійкості держави в контексті повоєнного відновлення.

Ключові слова: імпорт автомобілів, автомобільна промисловість, автомобільний ринок, стабілізація економіки, міжнародна технічна взаємодія, повоєнне відновлення, безпілотні технології.

SUMMARY

The master's thesis consists of 124 pages, 3 tables, 14 figures, 3 appendices and a list of references containing 78 items, of which 33 are in foreign languages.

The aim of the master's thesis is to substantiate the directions for optimizing automobile import supplies to Ukraine, taking into account the needs of economic stabilization and the specifics of the country's functioning under wartime conditions.

The object of the study is the process of automobile import supplies to Ukraine under conditions of war.

The subject of the study is the economic, organizational, and regulatory mechanisms for optimizing automobile import flows in the context of national economic stabilization.

Conclusions and novelty of the research. Practical directions for optimizing automobile imports to Ukraine under wartime conditions are proposed, with particular emphasis on the potential integration of autonomous vehicle technologies as a tool for enhancing state resilience in the context of post-war recovery.

Keywords: automobile imports, automotive industry, automobile market, economic stabilization, international technical cooperation, post-war recovery, autonomous technologies.

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ІМПОРТНИХ ПОСТАВОК АВТОМОБІЛІВ ТА ЇХ РОЛЬ У СТАБІЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ	8
1.1. Фактори макроекономічної стабілізації національної економіки в умовах воєнного стану	8
1.2. Роль автомобільної промисловості та автотранспорту у формуванні економічного розвитку держави	17
1.3. Особливості організації державної політики регулювання імпорту автомобілів в Україну в умовах війни	28
Висновки до розділу 1	37
РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ОСОБЛИВОСТЕЙ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОТРЕБ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ	40
2.1. Аналіз сучасного стану та ключових тенденцій розвитку світового ринку автомобілів	40
2.2. Дослідження ринкових позицій сучасних країн на світовому ринку автомобілів	50
2.3. Оцінка потреб та аналіз схем і масштабів імпортних поставок автомобілів в Україну в умовах війни	59
Висновки до розділу 2	72
РОЗДІЛ 3. ПРАКТИЧНІ НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ ІМПОРТУ АВТОМОБІЛІВ В УКРАЇНУ В УМОВАХ ВІЙНИ	75
3.1. Удосконалення механізмів залучення іноземних лізингових компаній на ринок України в контексті стимулювання вітчизняного попиту на автомобільному ринку	75
3.2. Оптимізація митно-тарифної та нетарифної політики щодо імпорту автомобілів в Україну в умовах війни	90
3.3. Розробка заходів міжнародної технічної взаємодії іноземних автомобільних виробників та вітчизняних компаній в контексті наповнення потреб вітчизняного ринку автомобілів та подальшого розвитку безпілотних технологій	101
Висновки до розділу 3	112
ВИСНОВКИ	115
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	120
ДОДАТКИ	

ВСТУП

Актуальність. Сучасні трансформації глобального економічного середовища, що супроводжуються глибокими структурними змінами у міжнародній торгівлі, логістиці та технологічному розвитку, зумовлюють необхідність переосмислення підходів до забезпечення транспортних потреб держави. В умовах повномасштабної війни питання імпорتنих поставок автомобілів набуває особливої актуальності, адже цей сектор став одним із ключових чинників підтримки обороноздатності, економічної адаптивності та соціальної стабільності. Водночас автомобілі є не лише предметом кінцевого споживання, а й інструментом забезпечення критично важливих функцій: мобільності військових підрозділів, логістики гуманітарних вантажів, забезпечення діяльності волонтерських та цивільних інфраструктур.

Війна суттєво змінила структуру економічних потреб, а отже, й характер імпорتنих поставок транспортних засобів. Виникла необхідність оперативного оновлення автопарку, зокрема за рахунок позашляховиків, пікапів, вантажного транспорту та спеціалізованих автомобілів, що зумовило зростання попиту на швидкі, прозорі та ефективні імпортні механізми. При цьому формування державної політики в сфері імпорту автомобілів стикається з комплексом проблем: нестабільністю митних правил, зміною податкового навантаження, необхідністю гармонізації з європейськими стандартами, логістичними обмеженнями та потребою адаптації до військових ризиків.

За умов війни традиційні економічні інструменти виявилися недостатньо ефективними: імпортні процедури стали критично залежними від швидкості ухвалення політичних рішень, стійкості логістичних маршрутів та міжнародної технічної взаємодії. З одного боку, держава повинна забезпечити доступність транспортних засобів, необхідних для секторів оборони та критичної інфраструктури. З іншого боку важливо зберегти бюджетну стабільність, уникнути надмірних витрат, сформувати прозору систему регулювання та інтегруватися у європейський економічний простір. Багато з цих питань

залишаються недостатньо вивченими у сучасній економічній науці, що підсилює потребу системного аналізу та розробки практичних рішень.

Актуальність обраного дослідження зумовлена тим, що імпорт автомобілів відіграє ключову роль у забезпеченні обороноздатності України, адже значна частина транспортних засобів використовується Збройними Силами, медичними службами, волонтерськими організаціями та іншими структурами, що функціонують у зоні підвищеної мобільності. Крім цього, автомобільний ринок віддзеркалює загальні тенденції макроекономічної стабілізації: стан внутрішнього попиту, рівень доходів населення, логістичні можливості бізнесу та доступ до міжнародних ринків. В умовах руйнування промислових потужностей і зміни структури зовнішньої торгівлі саме імпорт автомобілів стає джерелом технологічного оновлення, інтеграції в європейський простір та модернізації транспортної інфраструктури. Таким чином, напрям дослідження є актуальним з огляду на його прямий зв'язок із національною безпекою, економічною стабільністю, розвитком транспортного сектору та інтеграцією України у глобальний економічний простір.

Аналіз наукових досліджень і публікацій. Теоретичні основи розвитку автомобільного ринку та міжнародної торгівлі транспортними засобами знайшли відображення у працях багатьох вітчизняних та зарубіжних науковців. Серед українських дослідників питанням транспортної політики, інноваційної модернізації галузі, логістичних процесів та державного регулювання присвячені роботи В. Диканя, О. Амоші, Т. Буткевич, Я. Жаліла, І. Мазур, О. Кудри, Л. Шинкарук та інших. Вітчизняні автори акцентують увагу на проблемах адаптації транспортної системи до кризових умов, розвитку автомобільного ринку та необхідності модернізації інституційних механізмів регулювання.

Серед іноземних дослідників значний внесок у формування сучасного підходу до аналізу автомобільного сектору зробили М. Портер, Д. Родрік, Дж. Стігліц, Й. Шумпетер, А. Крюгер, Ф. Фукуяма. У їхніх роботах розглядаються питання промислової політики, глобальних ланцюгів доданої вартості, ролі технологій та інновацій у розвитку транспортного сектору. Аналітичні звіти

OICA, OECD, Європейської Комісії та Світового банку містять ґрунтовні огляди розвитку автомобільної індустрії, що є важливим для порівняння українського ринку із міжнародними тенденціями.

Мета дослідження полягає в обґрунтуванні напрямів оптимізації імпорتنих поставок автомобілів в Україну з урахуванням потреб економічної стабілізації та специфіки функціонування країни в умовах війни.

Для досягнення поставленої мети необхідно виконати такі завдання:

- проаналізувати ключові макроекономічні чинники, що впливають на стабільність національної економіки в умовах воєнного стану;
- узагальнити роль автомобільної промисловості та автотранспорту у соціально-економічному розвитку держави;
- визначити особливості державної політики у сфері регулювання імпорتنих поставок автомобілів під час війни;
- дослідити сучасні тенденції та глобальні зрушення на світовому автомобільному ринку;
- проаналізувати ринкові позиції провідних країн-виробників та їх вплив на архітектуру імпорتنих потоків;
- оцінити масштаб, структуру та логістику імпорту автомобілів в Україну в умовах війни;
- обґрунтувати напрями оптимізації імпоротної політики, включно з митно-тарифними, нетарифними та організаційними механізмами;
- розробити пропозиції щодо розширення міжнародної технічної взаємодії, лізингових програм та розвитку високотехнологічних транспортних рішень.

Об'єктом дослідження є процес імпорتنих поставок автомобілів в Україну в умовах війни.

Предметом дослідження є економічні, організаційні та регуляторні механізми оптимізації імпорتنих потоків автомобілів у контексті стабілізації національної економіки.

Інформаційна база дослідження. Наукові праці вітчизняних та закордонних вчених у сфері автомобільної промисловості, аналітичні матеріали

Державної служби статистики України, Державної митної служби України, Національного банку України, Світового банку (World Bank), Євростату (Eurostat), Європейської асоціації автовиробників (ACEA), Організації економічного співробітництва та розвитку (OECD), інформаційні ресурси мережі Інтернет.

Наукова новизна дослідження полягає у поглибленому обґрунтуванні впливу імпорتنих автомобільних поставок на макроекономічну стійкість держави в умовах війни; уточненні специфіки державного регулювання імпорту автомобілів у кризових умовах; формулюванні концептуальних підходів до оптимізації митно-тарифної політики щодо транспортних засобів, включно з особливостями воєнного періоду; розробці моделі міжнародної технічної взаємодії, спрямованої на забезпечення потреб оборонного, гуманітарного та цивільного секторів; пропозиції щодо залучення іноземних лізингових структур для розширення доступності транспортних засобів в Україні.

Практичне значення одержаних результатів може бути корисним у можливості використання їх для формування державної політики у сфері імпорту автомобілів в умовах воєнного та післявоєнного періоду; у діяльності митних органів при оптимізації процедур оформлення транспортних засобів; у роботі підприємств логістичної, сервісної та автомобільної інфраструктури; при розробці механізмів залучення міжнародних партнерів, виробників та лізингових компаній; у процесі розбудови нової транспортної моделі України та її інтеграції в європейський простір.

Апробація результатів дослідження. Результати дослідження було обговорено на науковій конференції 2025 року та опубліковано ключові тези роботи:

- Dumych L. International technical cooperation and the development of unmanned transport systems in Ukraine in the context of war. Science, Technology and Industry in the Digital Age. Hamburg, Germany: 2025. №2. P. 267-270.

DOI: 10.70286/ISU-17.12.2025.007

- Думич Л., Ю. Коровчук. Трансформації на світовому ринку автомобілів та роль України в цих процесах. Економічна політика повоєнного відновлення України. Дніпро: Університет імені Альфреда Нобеля, 2025. №2. С. 155-160.

Структура та обсяг дипломної роботи. Магістерська робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (78 найменувань, з них 33 іноземною мовою) та додатків. Робота містить 14 рисунків, 3 таблиці, 3 додатка. Загальний обсяг роботи налічує 122 сторінки.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ІМПОРТНИХ ПОСТАВОК АВТОМОБІЛІВ ТА ЇХ РОЛЬ У СТАБІЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ

1.1. Фактори макроекономічної стабілізації національної економіки в умовах воєнного стану

В умовах розгортання масштабної воєнної агресії економіка будь-якої держави опиняється під впливом безпрецедентних шоків: руйнування фізичного капіталу, інфраструктури, логістичних ланцюгів, масової міграції населення, звуження виробничих можливостей та скорочення податкових надходжень. Для країни, що опинилася у стані війни, ключовою стає задача забезпечення макроекономічної стабільності, тобто створення умов, за яких держава може підтримувати функціонування економіки, уникнути неконтрольованого падіння, зберегти довіру інвесторів і населення, забезпечити передбачуваність основних макроекономічних параметрів і підготувати базу для подальшого повоєнного відновлення.

Сучасні дослідження підкреслюють, що макроекономічна стабільність у період війни набуває особливого значення, оскільки саме вона визначає здатність держави фінансувати оборонні потреби, утримувати критично важливі державні інституції, гарантувати функціонування соціальних систем і забезпечувати мінімальну нормальність економічного життя населення. З огляду на надзвичайно високий рівень невизначеності та ризиків, характерних для воєнного часу, традиційні підходи до економічної політики потребують значної трансформації. Центральні банки змушені поєднувати цінову стабільність із валютною безпекою та контролем капітальних потоків, уряди адаптувати бюджетну політику до різкого зростання військових видатків, а регулятори

забезпечити стійкість фінансового сектору та зберегти доступ підприємств до фінансових ресурсів [6].

Окрім цього, війна суттєво змінює структуру попиту та пропозиції, що потребує глибшого системного аналізу факторів, які забезпечують стійкість економіки. Формуються нові пріоритети: підтримка критичної інфраструктури, розгортання оборонно-промислового комплексу, стимулювання імпортозаміщення у стратегічних секторах, диверсифікація логістичних маршрутів та забезпечення енергетичної автономії. Водночас у таких умовах ключову роль відіграє ефективність державного управління, узгодженість дій фіскальних, монетарних та структурних інституцій, а також рівень міжнародної підтримки, який здатен істотно розширити можливості країни у період максимального навантаження на фінансову систему.

У контексті України, яка з 2022 року перебуває у стані повномасштабної війни, поняття макроекономічної стабільності набуває особливої глибини. Країна змушена одночасно реагувати на воєнні шоки, відновлювати зруйновані інфраструктурні об'єкти, забезпечувати виплати військовослужбовцям і соціально вразливим групам, стримувати інфляційний тиск, підтримувати національну валюту та продовжувати інтеграцію у світові ринки. Попри безпрецедентні виклики, українська економіка демонструє здатність до адаптації та відновлення, що свідчить про наявність низки ключових стабілізаційних факторів, які й становитимуть предмет подальшого аналізу. Саме тому слід виділити низку фундаментальних факторів, які в сучасній українській реальності мають особливе значення [26].

Першим критично важливим фактором виступає бюджетно-фінансова стійкість та управління державними фінансами. Війна зазвичай породжує значне розширення державних витрат: оборонні витрати, витрати на безпеку, евакуацію, соціальну підтримку переміщених осіб і постраждалих регіонів. Водночас доходи держави часто скорочуються внаслідок падіння виробництва, руйнування активів, відтоку капіталу, зниження податкового базису. Наприклад, у звіті OECD зазначено, що у країнах-учасниках, зокрема в Україні, державні

витрати зросли рівно до понад 20 % від ВВП у 2022 році, тоді як доходи держави були стиснені через воєнні умови. У цьому контексті мобілізація зовнішньої допомоги, грантів, позик, гарантій міжнародних фінансових інституцій, стає не просто бажаною, а життєво необхідною для покриття бюджетного дефіциту та уникнення фінансового краху.

Другим ключовим фактором є монетарна політика, валютна стабільність та контроль інфляції. У стані воєнного стану механізми передачі монетарної політики можуть працювати з порушеннями: інфляційні очікування, девальвація, втеча капіталу, відтік іноземних інвестицій - все це створює серйозні загрози для стабільності. За даними звіту OECD, в Україні уряд і центральний банк застосували фіксований курс валюти, обмеження руху капіталу, підвищення облікової ставки - все це з метою стабілізації фінансової системи. Наприклад, як зазначено у звіті, у другій половині 2022 року курс було девальвовано приблизно на 25 %, а центральний банк збільшив ключову ставку на 15 процентних пунктів до ~25 % у червні 2022 року. Цей досвід демонструє, що монетарні стабілізуючі інструменти в умовах війни мають прискорений характер і вимагають гнучкого реагування [13].

Третім важливим компонентом є зовнішній сектор, а саме зовнішньоекономічні зв'язки, експорт-імпорт, зовнішня підтримка та доступ до міжнародних фінансових ресурсів. У ситуації, коли країна зазнає військових дій, логістичні канали порушуються, експортні потоки можуть скорочуватися, імпорт вимушено змінюватися, що створює дефіцити в торговельному балансі. З огляду на це, зовнішня підтримка країни, така як гранти, кредити, технічна допомога, становить основу стабілізації. У звіті OECD підкреслено, що «Економіка України була стійкою до шоку масштабного вторгнення росії завдяки ефективним політичним відповідям, адаптації бізнесу та значній зовнішній підтримці». Одночасно, як зазначає аналітика із Kyiv School of Economics, «ще один рік війни матиме серйозні наслідки для макроекономічної стабільності», що підкреслює, що підтримка зовнішня це не лише допоміжний фактор, а критично необхідний.

Четвертим компонентом виступає структурна адаптація економіки та мобілізація внутрішніх ресурсів. Війна примушує державу й економічні суб'єкти змінювати раніше встановлені виробничі ланцюги, логістичні маршрути, моделі споживання та інвестицій. Та попри величезні негативні наслідки, країна демонструє економічну стійкість завдяки внутрішній адаптації: мобілізації ресурсів, переорієнтації виробництва, відновленню активності у секторах, які мають порівняльну перевагу [30].

Цей фактор набуває особливої ваги, коли враховуються обмеження воєнного часу - здатність до «внутрішньої мобілізації» ресурсів, гнучкість підприємств, здатність держави переналаштовувати економічну діяльність.

У періоди глибоких криз і зовнішніх шоків, таких як війна, збереження макроекономічної стабільності стає результатом узгодженої дії низки факторів, серед яких особливої ваги набувають фіскальна та монетарна політика, інфраструктурна підтримка та регулювання зовнішньоекономічних потоків (табл. 1.1.).

Фіскальна політика у воєнний період виступає головним стабілізаційним інструментом, оскільки дозволяє державі підтримувати внутрішній попит, фінансувати соціальні програми та військові потреби, водночас мінімізуючи дефіцит бюджету. Згідно з аналітичними звітами Міжнародного валютного фонду, ефективна структура бюджетних витрат у кризових умовах передбачає пріоритетність фінансування оборони, енергетичної стабільності та соціальної підтримки вразливих груп населення, що в сукупності зменшує ризики макроекономічної дестабілізації.

Монетарна політика у цьому контексті виконує функцію стримування інфляційного тиску та забезпечення платоспроможності фінансової системи. Зокрема, Національний банк України у своїх діях орієнтується на контроль грошової маси, управління обмінним курсом та підтримку ліквідності банківського сектору. Як зазначає Світовий банк, ефективна монетарна політика у воєнний час сприяє збереженню довіри до національної валюти, що є критично важливим для запобігання панічним очікуванням і відтоку капіталу.

Інфраструктурна підтримка це ще один ключовий чинник, який формує основу стійкості економіки. Вона охоплює транспорт, енергетику, комунікації та логістичні системи, що забезпечують безперервність виробництва, постачання товарів і функціонування критично важливих об'єктів. Інфраструктура виступає «несучою конструкцією» економічної стабільності, адже будь-які її руйнування чи перебої призводять до розриву ланцюгів постачання, зниження продуктивності праці та втрати інвестиційної привабливості регіонів [42].

Зовнішньоекономічні потоки це імпорт, експорт, валютні надходження та міжнародна фінансова допомога, які в умовах війни мають подвійне значення. З одного боку, вони забезпечують приплив ресурсів, товарів та технологій, з іншого підтримують баланс платіжного обороту та стабільність валютного ринку. Інтеграція України у міжнародні торговельні ланцюги навіть під час війни виступає важливим фактором не лише економічної, а й геополітичної стійкості.

Вплив соціальних і трудових ресурсів на стабілізаційні процеси проявляється через підтримання рівня зайнятості, споживчого попиту та соціальної довіри до держави. Забезпечення робочих місць, відновлення освітніх і професійних програм, підтримка внутрішньо переміщених осіб формують умови для соціальної стабільності, що, своєю чергою, знижує ризик економічної турбулентності [41].

Також фінансовий сектор - банки, страхові компанії, фонди розвитку - забезпечує циркуляцію капіталу, доступ до кредитів і гарантії інвестицій. Його функціональна стійкість є базовою передумовою для роботи всіх інших секторів економіки. Підтримка банківської системи під час війни сприяє уникненню фінансової паніки, стабілізує внутрішній кредитний ринок і стимулює відновлення економічної активності.

Таким чином, фактори макроекономічної стабілізації повинні діяти не ізольовано, а у взаємозв'язку. Вони утворюють цілісну модель адаптивної економіки, здатної функціонувати навіть за умов воєнного тиску, забезпечуючи базові умови для відновлення економічного зростання в майбутньому.

Таблиця 1.1.

Фактори та механізми макроекономічної стабілізації економіки

Фактор	Механізм впливу на економіку	Значення для стабілізації економіки
Фіскальна політика	Податки, державні витрати, соціальні виплати	Підтримка внутрішнього попиту, стимулювання економіки
Монетарна політика	Регулювання грошової маси, облікові ставки	Контроль інфляції, забезпечення ліквідності
Інфраструктурна підтримка	Транспорт, енергетика, логістика	Безперервність виробництва та постачання товарів
Зовнішньоекономічні потоки	Імпорт, експорт, міжнародна фінансова допомога	Забезпечення ресурсами та стабілізація валютного ринку
Соціальні та трудові ресурси	Зайнятість, соціальні виплати	Підтримка робочої сили та споживчого попиту
Фінансовий сектор	Банки, кредити, страхування	Стабільність фінансових потоків та інвестицій

Джерело: авторська розробка

Макроекономічна стабілізація в умовах воєнного стану це не просто набір стандартних макроекономічних політик, а комплексний процес, який поєднує в собі фінансову дисципліну, монетарну гнучкість, зовнішню відкритість та внутрішню адаптивність. Для України, яка знаходиться у стані війни ці фактори набувають підсиленого значення. Так, звіт OECD вказує, що у 2021 році до повномасштабної війни ВВП України становило близько 199 млрд. дол. США і хоча економіка України скоротилася майже на 29 % у 2022 році, вже в 2023-му вдалося досягти зростання більше 5 %, що свідчить про адаптацію соціальних і підприємницьких структур до нових реалій (табл. 1.2.). Однак при цьому прогнози залишаються дуже невизначеними, а будь-яке ослаблення політики чи затримка зовнішньої підтримки можуть призвести до серйозного погіршення ситуації.

В контексті імпорту автомобілів і їх ролі у стабілізації економіки важливо усвідомлювати, що наведені фактори створюють саме ті умови, в яких імпорт (і регулювання імпорту) може стати інструментом не лише обслуговування споживчого попиту, але й елементом макроекономічної стратегії. Іншими словами, стабілізація економіки формує контекст, в якому імпортні поставки, у

тому числі автомобілів, можуть бути оптимізовані з метою посилення економічної стійкості.

Таблиця 1.2.

Динаміка зміни ВВП України, 2021-2024 рр., млрд. дол. США

Рік	ВВП України (млрд. дол. США)	Зміна ВВП (%)
2021	199,77	+3,45%
2022	161,99	-28,76%
2023	181,22	+5,32%
2024	190,74	+2,91%

Джерело: побудовано автором на основі [12]

Таким чином, макроекономічна стабілізація в умовах війни є багатовимірним процесом, що включає фінансову дисципліну, монетарну стабільність, зовнішньоекономічні взаємодії та адаптивність внутрішньої економічної структури. Всі ці фактори тісно взаємопов'язані і створюють умови, за яких імпорт автомобілів та автотехніки може не просто задовольняти споживчий попит, а слугувати інструментом підтримки логістики, транспортних потоків та економічної стійкості держави загалом.

В умовах воєнного стану економіка України перебуває під подвійним тиском: з одного боку, це безпосередні наслідки повномасштабної війни, пов'язані з руйнуванням промислових об'єктів, знищенням інфраструктури, втратою частини трудових ресурсів та вимушеною релокацією підприємств. З іншого боку, держава стикається зі структурними та макроекономічними викликами, які поглиблюються через істотні обмеження виробничих потужностей, порушення логістичних і транспортних шляхів, зниження інвестиційної активності та скорочення внутрішнього ринку. Сукупність цих факторів не лише підриває спроможність економіки забезпечувати внутрішній попит, а й формує критичну залежність від зовнішніх поставок, насамперед у секторах, що прямо впливають на обороноздатність та стійкість економічної системи [40].

Однією з таких стратегічних сфер є імпорт автомобілів та спеціалізованого транспортного обладнання, які відіграють ключову роль у забезпеченні функціонування логістичних ланцюгів. Автомобільний транспорт це базова інфраструктура для переміщення товарів, гуманітарних вантажів, обладнання для відновлення інфраструктури, медичної допомоги, а також для підтримки діяльності малого і середнього бізнесу. У період активних бойових дій саме автомобілі, вантажні моделі, пікапи, спецтехніка, броньовані автомобілі, інженерні машини, стають незамінними елементами як військової логістики, так і цивільної мобільності. Їх наявність визначає швидкість реагування на кризи, стійкість постачання і здатність економіки працювати в умовах постійних ризиків.

З огляду на те, що значна частина транспортної інфраструктури України зазнала руйнувань, а морські й авіаційні маршрути залишаються обмеженими або небезпечними, саме автомобільний сектор став центральним елементом економічної адаптації. Втрата доступу до морських портів у 2022 році призвела до різкого зростання навантаження на автомобільні та залізничні перевезення. Однак обмежена пропускна здатність залізниці й високий рівень ризику для інфраструктури роблять саме автомобільний транспорт найбільш гнучким та придатним для оперативної доставки вантажів. Це формує стійко високий попит як на традиційні вантажні транспортні засоби, так і на інноваційні рішення - мобільні ремонтні комплекси, автомобілі швидкого реагування, евакуаційні платформи, транспорт для енергетичних служб та служби відновлення [1].

В умовах війни автомобільний сектор виконує функцію макроекономічного стабілізатора, впливаючи одразу на кілька ключових напрямів.

По-перше, забезпечення мобільності ресурсів, обладнання та трудових потоків підтримує роботу критично важливих галузей економіки - енергетики, оборонної сфери, медицини, аграрного сектору, логістики. Будь-які затримки або перебої у роботі транспорту можуть призвести до локальних економічних шоків, поглиблення дефіциту товарів та зростання соціальних ризиків.

По-друге, імпорт автомобілів формує вагому частку бюджетних надходжень. Митні платежі з транспортних засобів, ПДВ на імпорт, акцизи, реєстраційні збори - усе це забезпечує стабільне наповнення державного бюджету, що особливо важливо в умовах воєнного дефіциту. В ситуації, коли внутрішнє виробництво скорочується, а видатки зростають у геометричній прогресії, автомобільний імпорт стає одним із резервних джерел фінансової стійкості.

По-третє, імпорт транспортних технологій стимулює розвиток внутрішнього ринку послуг, зокрема сервісного та ремонтного обслуговування, торгівлі автозапчастинами, логістичних компаній, операторів доставки. Це формує робочі місця, підтримує підприємництво та сприяє збереженню ділової активності навіть у зонах підвищених ризиків [15].

Важливим елементом макроекономічної стабілізації, який набуває особливої ваги під час війни, стає міжнародна технічна співпраця у сфері автомобілебудування і транспортних технологій. Багато іноземних автомобільних виробників та міжнародних організацій включили Україну до програм допомоги, надаючи як готові транспортні засоби, так і технологічну підтримку для їх обслуговування.

Передача вантажівок, транспортних платформ подвійного призначення, електромобілів для комунальних служб, броньованих автомобілів для евакуації поранених, спеціалізованої техніки для дорожньої інфраструктури - усе це не лише підвищує обороноздатність, але й зміцнює економічну стійкість країни.

Окремо варто виділити розвиток безпілотних транспортних систем, який стрімко прискорився внаслідок воєнних потреб. Українські компанії та оборонно-промисловий сектор активно впроваджують безпілотні наземні платформи для логістики на передовій, транспортування вантажів, проведення інженерної розвідки, розмінування, екстреної доставки медикаментів. Інтеграція елементів штучного інтелекту в такі системи, автоматична маршрутизація, самостійне уникнення перешкод, автономне виконання завдань, знижує потребу

у людському факторі та мінімізує ризики для персоналу, що особливо важливо в умовах постійної небезпеки [41].

Таким чином, автомобільний сектор у період війни перестає бути лише елементом економічної інфраструктури. Він трансформується у багатофункціональний механізм економічної стабілізації, який забезпечує мобільність, обороноздатність, доступність товарів, стійкість логістики та фінансову збалансованість держави. Розвиток транспортної інфраструктури, модернізація автопарку, імпорт сучасних автомобілів і технологій, впровадження безпілотних платформ це не просто реакція на воєнні виклики, а фундаментальні передумови для економічного відновлення та формування конкурентоспроможної транспортної системи у післявоєнний період.

1.2. Роль автомобільної промисловості та автотранспорту у формуванні економічного розвитку держави

Автомобільна промисловість у глобальному вимірі давно перестала бути ізольованим виробничим сектором, сьогодні вона виступає центральною ланкою складної системи економічної взаємодії, охоплюючи технологічний розвиток, транспортну мобільність, енергетичну політику та інноваційні процеси. У багатьох країнах саме автомобільний сектор є ключовим індикатором загального стану промисловості, адже його динаміка відображає тенденції інвестиційної активності, попиту на транспорт, рівня доходів населення та ефективності логістичних систем.

Важливо, що автомобільна промисловість демонструє один із найвищих коефіцієнтів мультиплікації: створення одного робочого місця у виробництві автомобілів генерує від трьох до шести додаткових робочих місць у суміжних секторах. Це охоплює виробництво сталі та алюмінію, виготовлення шин, пластикових компонентів, електронних систем, акумуляторних батарей, логістику, інжиніринг, маркетинг та фінансові послуги. Таким чином, розвиток

автомобілебудування прямо впливає на рівень зайнятості, доходів домогосподарств та фінансову стабільність держави [21].

Навіть в економічних системах, в яких автомобільна промисловість малорозвинута, значний мультиплікативний ефект в економічному зростанні країни забезпечується через імпорт, хоча характер цього впливу дещо інший (рис. 1.1)



Рис. 1.1. Вплив атомобільного сектора на економіку країни

Джерело: авторська розробка

Поряд із виробничим аспектом важливою складовою є роль автотранспорту у забезпеченні економічної мобільності. Сучасна економіка не може функціонувати без ефективних перевезень: усі ланцюги постачання від сільського господарства до високотехнологічних галузей залежать від безперервного транспортування сировини та готової продукції. Автомобільний транспорт тут виступає найбільш гнучким та універсальним засобом переміщення, здатним забезпечити доставку «останньої милі», адаптуватися до зміни маршрутів і умов інфраструктури. Саме тому рівень розвитку автотранспорту є важливим елементом конкурентоспроможності підприємств та регіонів.

Окрему увагу слід приділити інноваційній трансформації галузі, адже сучасний автомобільний ринок переживає одну з найбільших технологічних революцій за останні десятиліття. Поширення електромобілів, розвиток безпілотних транспортних систем, інтеграція штучного інтелекту в навігаційні й керуючі модулі, використання цифрових платформ для керування автопарками - усе це кардинально змінює традиційне уявлення про транспорт і його економічну роль. Технологічні інновації створюють нові ринки, нові виробничі ланцюги та нові можливості міжнародної кооперації, що є особливо важливим для країн із трансформаційною економікою, таких як Україна [2].

Водночас глобальні геополітичні зміни, зокрема порушення логістики, торговельні війни, енергетичні кризи та війни, посилюють значення автомобільного транспорту як інструменту стратегічної стійкості держави. Сектори, які залежать від транспорту, стають особливо вразливими в умовах нестабільності, і саме наявність гнучкого, модернізованого автопарку дозволяє державі швидко адаптуватися до шоків. У цьому контексті автомобільна промисловість виконує не лише економічну, а й безпекову функцію, забезпечуючи мобільність військових, логістичних і гуманітарних структур.

Розвиток автомобільного ринку безпосередньо пов'язаний зі зростанням внутрішнього споживчого попиту, що є важливою складовою економічного розвитку. Сектор автокредитування, страхування, технічного обслуговування, продажу запчастин - це цілі блоки економіки, які виникають навколо автомобільного ринку. Зміна рівня доступності автомобілів впливає на структуру витрат домогосподарств та формує попит на транспортні послуги.

Особливої ваги автомобільна індустрія набуває в контексті глобального переходу до «зеленої» економіки. Електромобілі, енергоефективні двигуни, водневий транспорт і низьковуглецеві виробничі процеси стають пріоритетом не лише для екологічної безпеки, але й для довгострокової конкурентоспроможності держав. Ті країни, які активно інтегрують енергоощадні технології у транспортний сектор, отримують переваги у вигляді

зменшення енергетичної залежності, зниження витрат на імпорт пального та покращення екологічних показників [28].

У сукупності всі ці фактори формують фундаментальне значення автомобільної промисловості як детермінанти економічного зростання та промислової модернізації.

Держави з розвиненим автомобілебудуванням, як правило, демонструють вищий рівень економічної диверсифікації, більшу стійкість до зовнішніх шоків та швидшу адаптацію до змін глобального ринку. Таким чином, аналіз регіональної структури світового автомобільного виробництва дозволяє не лише зрозуміти сучасні тенденції розвитку індустрії, але й оцінити стратегічні перспективи держав у процесі економічної трансформації.

Упродовж останнього десятиліття глобальний автотранспортний сектор переживає системну трансформацію. Зростання попиту на мобільність, розширення міських агломерацій, розвиток електромобільності та підвищення вимог до екологічності стимулюють модернізацію виробничих процесів, оновлення транспортних парків і впровадження цифрових рішень у логістиці. Це, у свою чергу, змінює характер конкуренції між регіонами та перерозподіляє частки їхнього внеску у світове виробництво транспортних засобів.

Загалом автомобільна промисловість формується як один із найбільш капіталомістких і високотехнологічних секторів: у ній зосереджено значну частку НДДКР (науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи), інноваційних стартапів, виробництв із високою доданою вартістю. Тому рівень розвитку автотранспорту в регіоні часто використовується як індикатор технологічного прогресу та промислової модернізації [44].

Значною мірою роль автотранспорту визначається і його впливом на суміжні сектори, такі як металургію, хімію, електроніку, енергетику, будівництво та фінансові послуги. Таким чином, автомобільний сектор генерує мультиплікативний ефект і забезпечує до 5-15 % зайнятості в промислових регіонах залежно від країни. У деяких економіках він виступає основним драйвером експорту: зокрема, Німеччина, Японія, Південна Корея та Мексика

демонструють високі значення частки автомобілебудування у структурі національного ВВП.

Регіональні відмінності у розвитку автотранспорту стають дедалі помітнішими. Європа зберігає позиції одного з глобальних технологічних центрів, але поступово зменшує частку у світовому виробництві через жорсткі екологічні стандарти та високу собівартість виробництва. Північна Америка стабільно зміцнює позиції завдяки активній електрифікації транспорту, тоді як Азія - передусім Китай, Японія, Південна Корея продовжує лідирувати в обсягах виробництва і темпах інновацій. Південна Америка демонструє помірний, але стабільний розвиток, переважно орієнтований на внутрішній ринок та експорт до США й Європи [35].

Найбільший внесок автомобільного сектору у ВВП спостерігається в Німеччині 4,9%, що підтверджує статус країни як одного зі світових лідерів у виробництві та експорті автомобілів. Німецький автопром забезпечує близько 20% загального промислового виробництва та понад 800 тис. робочих місць, а разом із суміжними галузями створює до 2 млн робочих місць. Такий рівень інтеграції автомобільного сектору у промислову структуру держави зумовлює його значення як драйвера інновацій, експорту та технологічного розвитку (табл. 1.3.).

Японія утримує друге місце з показником 3,2% частки ВВП, демонструючи високий рівень технологічної насиченості виробництва та експортної орієнтації галузі. Тут автомобільна промисловість є ключовою частиною економічної моделі, що базується на концепції «індустріальної ефективності», і визначає позиції країни у світовій торгівлі високотехнологічними товарами.

Південна Корея має аналогічний рівень 3,7% частки ВВП і понад 17% промислового виробництва, що пояснюється експортною спеціалізацією компаній Hyundai, Kia, Daewoo. Цей приклад демонструє, що навіть відносно невеликі країни, зосереджені на інноваціях і внутрішніх ланцюгах доданої вартості, можуть перетворити автомобільний сектор на основу макроекономічного зростання.

Сполучені Штати Америки, попри більшу диверсифікацію промисловості, утримують стабільно високі показники: 3,0% у структурі ВВП і понад 1 млн робочих місць у галузі. Американський автопром історично формував не лише технологічні стандарти, а й соціальні моделі зайнятості, ставши важливою складовою регіональної політики та локалізації виробництва.

Польща - приклад європейської держави, що успішно інтегрувала автомобільну промисловість у національну економіку як сектор із високою доданою вартістю. Частка галузі становить 2,4% ВВП, а у промисловому виробництві понад 10%. Розвиток автокомпонентів і складання автомобілів від міжнародних брендів забезпечив Польщі стабільне зростання експорту та зайнятості.

Для України, навпаки, показники залишаються відносно низькими: 0,6% у структурі ВВП і близько 50 тис. зайнятих. Це свідчить про суттєве недовикористання потенціалу галузі, який може стати одним із напрямів диверсифікації економіки після стабілізації безпекової ситуації. Водночас частка автомобільної промисловості у промисловому виробництві (2,1%) демонструє наявність певної бази для відновлення, зокрема через виробництво автокомпонентів, розвиток сервісу, логістичних і ремонтних послуг, що має особливе значення у період повоєнного відновлення.

Таблиця 1.3.

Внесок автомобільної промисловості у ВВП окремих країн, %

Країна	Частка автопромисловості в ВВП, %	Кількість зайнятих у галузі, млн. осіб	Частка у промисловому виробництві, %
Німеччина	4,9	0,8	20,0
Японія	3,2	0,7	15,4
Південна Корея	3,7	0,4	17,8
США	3,0	1,0	12,5
Польща	2,4	0,3	10,2
Україна	0,6	0,05	2,1

Джерело: побудовано автором на основі [46]

Таким чином, рівень розвитку автомобільного сектору безпосередньо корелює з показниками індустріального зростання, зайнятості та експорту. Для

України підвищення внеску автопромисловості у ВВП може стати одним із напрямів макроекономічної стабілізації, особливо в контексті розбудови транспортної інфраструктури, логістичних центрів і технологічної модернізації виробництв.

У глобальному масштабі автотранспорт виступає не лише галуззю, що генерує значні економічні показники, а й платформою для довгострокових структурних змін: переходу до «зеленої» енергетики, цифрової логістики, автономних транспортних систем та нових моделей мобільності (підписки, мікромобільність). Усе це підкреслює його значущість для формування світової економічної політики, регіональної спеціалізації та міжнародної інтеграції.

Автомобільна промисловість та автотранспорт в Україні відіграють ключову роль у забезпеченні економічного розвитку, інтегруючи виробничі процеси, логістику та інноваційні технології у національну економіку. Особливо важливим цей сектор стає у періоди кризових викликів, таких як війна або економічна нестабільність, коли здатність держави підтримувати мобільність ресурсів, населення та товарів прямо впливає на соціально-економічну стійкість. В Україні автотранспорт є не лише інструментом пересування, а й критичною складовою логістичних ланцюгів для виробництва, торгівлі та обслуговування населення [4].

Сектор легкових та комерційних автомобілів забезпечує гнучкість економіки у реагуванні на локальні та регіональні потреби. Легкові транспортні засоби дозволяють громадянам здійснювати переміщення між населеними пунктами, сприяючи мобільності робочої сили та підтримці бізнес-процесів малого і середнього підприємництва. Комерційні автомобілі, вантажівки та спеціалізована техніка забезпечують безперервність постачання товарів першої необхідності, матеріалів для виробництва та інфраструктурних проектів. У воєнний час ця роль стає ще більш критичною: через пошкодження залізничної мережі, обмежену доступність морських портів та ризики авіап перевезень автотранспорт забезпечує життєздатність національних логістичних каналів.

Важливим аспектом є мультиплікативний ефект автомобільної промисловості на суміжні галузі. Виробництво автомобілів в Україні стимулює попит на металургійні матеріали, електроніку, шини, акумулятори та інші комплектуючі. Сервісна інфраструктура, автосервіси, станції технічного обслуговування, логістичні компанії, також залучає робочу силу і створює додаткові економічні потоки. Таким чином, розвиток автомобільної промисловості прямо впливає на зайнятість, податкові надходження і фінансову стабільність у регіонах.

Ланцюги постачання комплектуючих, шин, мастильних матеріалів, електроніки та сервісного обслуговування створюють додаткові робочі місця, стимулюють розвиток логістики і транспорту, сприяють зростанню податкових надходжень і залученню інвестицій. Так, у країнах ЄС на кожен імпортований автомобіль приходить три-чотири робочі місця у суміжних галузях: від виробництва комплектуючих до сервісного обслуговування і страхування. Це дозволяє стверджувати, що ефективний контроль і планування імпорту автомобілів стає одним із інструментів макроекономічної стабілізації [56].

В умовах воєнного стану важливу роль відіграє оптимізація логістичних ланцюгів і маршрутів доставки автомобілів. Порушення традиційних транспортних коридорів, блокування портів або руйнування автомобільної інфраструктури змушує державу та бізнес шукати альтернативні шляхи постачання, оптимізувати складські ресурси, використовувати мультимодальні перевезення та підтримувати достатній рівень запасів. Імпорт автомобілів у такому контексті стає не просто економічним, а стратегічним інструментом, що безпосередньо впливає на здатність країни підтримувати економічну активність, мобільність товарів і населення та забезпечувати логістичну стабільність.

Крім цього, імпорт автомобілів і транспортної техніки стимулює технологічну модернізацію внутрішньої промисловості. Через імпорт сучасних моделей та комплектуючих, українські виробники та сервісні підприємства отримують доступ до новітніх технологій, стандартів безпеки, екологічних норм

та виробничих практик. Це сприяє підвищенню конкурентоспроможності національної економіки та інтеграції у міжнародні економічні системи. Як зазначає Організація економічного співробітництва та розвитку у своєму звіті 2025 року, розвиток транспортного сектора, підтримка імпорту та адаптація до сучасних стандартів забезпечують стійкість економіки навіть у кризові періоди, що особливо актуально для України [5].

Не менш важливим є інноваційний аспект автотранспорту в Україні. Зростає інтерес до електромобілів та безпілотних технологій, що інтегруються в транспортні системи та логістику. Впровадження нових технологій дозволяє підвищити енергоефективність, зменшити залежність від імпортного пального та знизити витрати на транспортні операції. У воєнний період безпілотні платформи можуть виконувати транспортні функції в зонах підвищеного ризику, забезпечуючи доставку гуманітарних вантажів та матеріалів без залучення водіїв у небезпечні райони.

Особливу роль відіграє міжнародна співпраця українських компаній з іноземними автовиробниками. Такі партнерства дозволяють запроваджувати передові технології, отримувати доступ до комплектуючих та нових виробничих стандартів, що сприяє модернізації українського автопарку та розширенню внутрішнього ринку. Крім того, це створює можливості для експорту продукції та інтеграції в глобальні ланцюги поставок, що має стратегічне значення для економічної стабільності держави [46].

Таким чином, роль автомобільної промисловості та автотранспорту в Україні виходить далеко за межі простого виробництва та пересування. Це комплексний сектор, який підтримує економічну активність, мобільність ресурсів, логістичну стійкість і технологічний розвиток, виступаючи стратегічним фактором економічного розвитку держави. У контексті сучасних викликів і воєнного стану автомобільний сектор стає не тільки економічним драйвером, а й інструментом національної стабілізації та технологічної адаптації країни.

Автомобільна промисловість також є індикатором технологічного рівня економіки. Високий рівень локалізації виробництва, наявність сучасних виробничих потужностей та інтеграція в міжнародні ланцюги постачання дозволяють державі не лише збільшувати ВВП, а й підвищувати експортний потенціал, залучати іноземні інвестиції, розвивати науково-дослідну діяльність у суміжних сферах. Економісти відзначають, що країни, де автомобільна промисловість є значним сектором ВВП, зазвичай мають більш розвинену інфраструктуру, логістику та транспортні послуги, що забезпечує мультиплікативний ефект для інших галузей економіки.

Автомобільна промисловість і транспортна інфраструктура тісно пов'язані з процесами міжнародної торгівлі та імпорту, оскільки значна частина транспортних засобів, комплектуючих і технологій постачається із-за кордону. В умовах України, особливо під час воєнного стану, імпорт автомобілів набуває стратегічного значення не лише як засіб задоволення попиту населення, а й як ключовий елемент підтримки мобільності економіки, логістики та національної безпеки. Поставки вантажних автомобілів, спеціальної техніки, автобусів і транспортних засобів для державного та комерційного сектора забезпечують функціонування внутрішніх і транзитних перевезень, підтримують критичну інфраструктуру та дозволяють зберігати економічну активність у постраждалих регіонах.

Згідно з даними Світової організації автомобільних виробників, країни, що підтримують стабільний імпорт і локалізацію виробництва автомобілів, демонструють більш високу економічну стійкість у кризові періоди, оскільки транспортний сектор забезпечує критичну мобільність і сприяє збереженню робочих місць. У воєнний час імпорт автомобілів і комплектуючих стає не лише економічним, а й соціально важливим фактором, оскільки він дозволяє підтримувати діяльність бізнесу, державних структур, медичних та гуманітарних служб [54].

Таким чином, роль автомобільної промисловості та імпорту автомобілів у формуванні економічного розвитку країни є комплексною: вона охоплює

безпосередньо виробництво, постачання та сервісне обслуговування транспортних засобів, стимулює розвиток суміжних секторів економіки, забезпечує мобільність товарів і людей, а в умовах війни стає критично важливим інструментом підтримки макроекономічної стабільності. Взаємодія державної політики, стратегічного планування імпорту та розвитку внутрішніх виробничих потужностей визначає, наскільки ефективно транспортний сектор здатний підтримувати економіку у складних умовах.

Автомобільна промисловість та транспортна система держави формують не лише матеріально-технічну базу економіки, але й слугують одним із центральних елементів її структурної організації. З теоретичної точки зору, автомобільний сектор виконує декілька взаємопов'язаних функцій. По-перше, він забезпечує мобільність економічних ресурсів, що включає переміщення робочої сили, товарів, матеріалів та капіталу всередині країни. Ця мобільність є передумовою ефективного функціонування ринку, зниження трансакційних витрат та оптимізації виробничих і торговельних ланцюгів.

Автомобільна промисловість та автотранспорт є фундаментальними секторами сучасної економіки, відіграючи комплексну роль у формуванні індустріального розвитку, забезпеченні мобільності населення та товарів, а також стимулюванні суміжних галузей промисловості. Цей сектор виступає не лише як виробник транспортних засобів, але й як інтегратор логістичних, фінансових та технологічних процесів у національних економічних системах. Розвиток автомобільної промисловості традиційно розглядають як один із ключових індикаторів індустріалізації держави, здатної підтримувати внутрішнє виробництво, забезпечувати експортний потенціал і формувати стабільну базу робочих місць [6].

В економічній теорії та практиці роль автомобільного транспорту в економічному розвитку розглядається у кількох аспектах. По-перше, виробництво автомобілів стимулює попит на сировину та комплектуючі, що сприяє розвитку металургії, хімічної промисловості, електроніки та інформаційних технологій. По-друге, автомобільний транспорт є основою

внутрішньої логістики та мобільності, забезпечуючи швидке і ефективне переміщення товарів, послуг і робочої сили. Це критично важливо для держав із розвиненою територіальною структурою та високим рівнем децентралізації, де ефективність транспортних потоків прямо впливає на економічну активність і конкурентоспроможність підприємств. По-третє, автомобільна промисловість виконує важливу фінансову роль, оскільки формує значну частину податкових надходжень через виробництво, продаж і імпорт транспортних засобів. Податкові надходження від цього сектору включають ПДВ, акцизи, мита та інші збори, що забезпечують додатковий ресурс для інфраструктурних та соціальних інвестицій. Крім того, автомобільний сектор стимулює розвиток малих та середніх підприємств, пов'язаних із сервісним обслуговуванням, ремонтом та страхуванням транспортних засобів, що створює ефект ланцюгового мультиплікатора для економіки в цілому [4].

Загалом, з точки зору макроекономічної теорії, автомобільна промисловість та транспортні системи впливають на економіку через три основні канали: продуктивність (через виробництво та технології), зайнятість (через створення робочих місць у виробничих та суміжних секторах) та інтеграцію ринку (через мобільність ресурсів і логістичну ефективність). Імпорт автомобілів у цьому контексті виконує функцію компенсації дефіциту внутрішніх потужностей, дозволяє підтримувати сталий рівень логістики та споживання, а також формує основу для подальшого розвитку національної транспортної індустрії.

1.3. Особливості організації державної політики регулювання імпорту автомобілів в Україну в умовах війни

Державна політика у сфері регулювання імпорту автомобілів є складним багаторівневим механізмом, який поєднує економічні, соціальні та стратегічні інтереси країни. У мирний час вона орієнтується на баланс між захистом

національного виробника, стимулюванням інвестицій та задоволенням потреб споживачів. В умовах воєнного стану пріоритети змінюються: держава повинна забезпечити стійкість транспортної системи, підтримати логістичну інфраструктуру та гарантувати мобільність ресурсів і населення, водночас оптимізуючи використання обмежених фінансових та матеріальних ресурсів.

Теоретично, державне регулювання імпорту автомобілів можна розглядати через призму політики захисту критичної інфраструктури та стратегічних економічних секторів. Автомобільний імпорт виконує не лише економічну функцію, а й стратегічну, оскільки забезпечує транспортні потреби держави в критичний період, дозволяє підтримувати комунальні та логістичні системи, сприяє функціонуванню бізнесу та державних служб. В економічній теорії таке регулювання розглядається як інструмент державного втручання для стабілізації ринку, де цілі держави перевищують короткострокові комерційні інтереси, а політика спрямована на максимізацію ефективності використання ресурсів у складних умовах [8].

Комплексний підхід держави до регулювання імпорту автомобілів в Україні в умовах воєнного стану є дуже важливим та демонструє не тільки застосовувані інструменти, а й конкретні результати їх реалізації на ринку (додаток А).

Фіскальні заходи, такі як зниження акцизів та мит на електромобілі та вантажні авто забезпечили стимулювання імпорту критично важливих транспортних засобів. У результаті частка електромобілів у загальному імпорті зросла з приблизно 7% у 2022 році до 15% у 2024 році, що свідчить про ефективність державної політики у сфері «зеленої» мобільності та модернізації автопарку.

Спрощене розмитнення, реалізоване Держмитницею, дозволило значно скоротити час доставки транспортних засобів, зменшити логістичні витрати та забезпечити безперебійну мобільність населення і бізнесу. Середній час розмитнення скоротився з 21 дня до 7-10 днів, що стало критично важливим для оперативного постачання вантажних автомобілів та спецтехніки.

Валютне регулювання, проведене Нацбанком України, забезпечило пріоритетний доступ імпортерів до іноземної валюти, що дозволило уникнути різких коливань цін та забезпечити стабільність ринку. Результатом стало те, що близько 95% імпортерів отримали валютні ресурси для закупівлі критичних автомобілів у термін.

Програмні ініціативи Міністерства економіки стимулювали легальний імпорт автомобілів та комплектуючих, сприяючи відновленню ринку та модернізації автопарку. Кількість автомобілів, ввезених у рамках цих програм, зростає з 1 500 до 6 500 одиниць на рік, що стало важливим чинником підтримки економічної активності у транспортному секторі.

Крім цього, міжнародна фінансова підтримка (гранти, кредити, технічна допомога) забезпечила ресурсами закупівлю спецтехніки, вантажних автомобілів та обладнання для державних структур. У результаті було поставлено близько 1 200 одиниць спецавтомобілів, що сприяло підтримці критично важливих функцій держави під час війни.

Таким чином, поєднання фіскальних, митних, валютних, програмних та міжнародних інструментів державної політики дозволило досягти конкретних результатів: збереження мобільності населення, підтримку критичних секторів економіки, стимулювання модернізації автопарку та забезпечення макроекономічної стабільності України в умовах воєнного стану [11].

Одним із ключових аспектів регулювання є баланс між митною політикою та стимулюванням імпорту критично важливої техніки. В умовах війни держава часто застосовує тимчасові пільги, спрощені процедури ввезення та пріоритетні механізми сертифікації для товарів стратегічного значення, до яких належать вантажні автомобілі, транспортні засоби для логістики та спеціальна техніка. Теоретично, такі заходи відповідають принципам контрольованого лібералізму, де держава зберігає регуляторну функцію, але одночасно забезпечує гнучкість і швидкість реагування на надзвичайні потреби економіки.

Регулювання імпорту також включає інституційний компонент, що передбачає координацію між урядовими органами, митною службою,

транспортними агентствами та фінансовими структурами. Теоретичні моделі державного регулювання наголошують на необхідності інтегрованого підходу: митна політика, ліцензування імпорту та стандарти безпеки мають взаємодіяти з фінансовими і логістичними механізмами, щоб забезпечити ефективний потік критично важливих транспортних засобів і комплектуючих. В умовах війни ця координація набуває особливої значущості, оскільки будь-які затримки або розбіжності можуть призвести до порушення логістичних ланцюгів, дефіциту ресурсів та уповільнення економічної активності [7].

У сучасних моделях державного регулювання імпорту наголошується на тому, що політика щодо ввезення товарів стратегічного значення має поєднувати економічну ефективність і національну безпеку. Автомобільна техніка, особливо вантажний та спеціалізований транспорт, у цьому контексті розглядається як критично важливий ресурс. Державне втручання у формі регулювання імпорту забезпечує не тільки підтримку внутрішнього ринку і логістичної системи, а й зменшує ризики дисбалансу в транспортному секторі, які можуть призвести до ускладнень у постачанні товарів, функціонуванні комунальних служб та забезпеченні мобільності робочої сили.

З точки зору теорії економіки, держава в умовах війни виконує роль координатора імпортих потоків, що дозволяє оптимізувати розподіл ресурсів між критично важливими секторами. Така координація передбачає не лише митні та фінансові механізми, а й застосування адміністративних заходів, таких як пріоритетна обробка вантажів, спрощені процедури сертифікації, регулювання стандартів безпеки та відповідності технічним нормам. Теоретично це відповідає концепції гнучкого регулювання, коли держава зберігає контроль за економічними потоками, одночасно дозволяючи ринку реагувати на швидко змінні обставини [18].

Упродовж останніх років в Україні спостерігається стійка тенденція до зростання імпорту електромобілів. Така динаміка зумовлена як глобальним підвищенням вартості енергоносіїв, так і активною державною політикою стимулювання безвизового транспорту, включно з податковими пільгами та

спрощеними процедурами митного оформлення. У період воєнного стану необхідність у мобільних, енергоефективних та економічних транспортних засобах зростає, що додатково посилює інтерес домогосподарств і підприємств до електромобілів.

Митне оформлення транспортних засобів, зокрема електромобілів, є обов'язковим етапом легалізації ввезених авто. Станом на 2025 рік в Україні діє оновлений механізм митного регулювання електричного транспорту, який передбачає збереження низки фінансових стимулів. Основною нормою є звільнення електромобілів від сплати імпортного мита та податку на додану вартість, що суттєво зменшує загальну вартість їхнього ввезення. Єдиним платежем, який підлягає обов'язковій сплаті під час митного оформлення легкового електромобіля, залишається акцизний податок, розмір якого встановлено на рівні 1 євро за 1 кВт/год ємності тягової батареї. Такий підхід спрямований на підтримку розвитку електротранспорту, його швидку інтеграцію у внутрішній ринок та оновлення національного автопарку [9].

Можна розглянути умовний приклад: при ввезенні електромобіля вартістю 10 000 євро з акумулятором на 50 кВт/год, загальний розмір податкових зобов'язань становитиме лише 50 євро акцизу. Решта фіскальних платежів у 2025 році на легкові електромобілі не нараховується. Слід підкреслити, що звільнення від мита та ПДВ має часовий характер і встановлене до 31 грудня 2025 року.

Особливістю оформлення електромобілів є двоступенева процедура. На етапі перетину кордону митні органи здійснюють контроль документів та перевірку попередньої декларації, після чого автомобіль прямує до внутрішньої митниці для здійснення фінального оформлення. До моменту завершення процедури декларант тимчасово сплачує гарантійний платіж у розмірі ПДВ (20% від митної вартості авто) та акцизу. Після підтвердження права на пільгу внутрішня митниця повертає суму ПДВ на банківський рахунок або видає її готівкою через касу. Такий механізм дає змогу забезпечити фіскальну захищеність держави, не створюючи додаткового навантаження на імпортера [32].

Разом із тим, пільговий режим поширюється виключно на електромобілі, оснащені лише електричним двигуном. Гібридні транспортні засоби, що мають як електричний, так і бензиновий чи дизельний двигун, оподатковуються за загальними правилами, які застосовуються до традиційних легкових автомобілів.

Окрему категорію становлять вантажні електромобілі та електричні сідельні тягачі. Відповідно до змін Податкового кодексу України, що набули чинності 1 березня 2024 року, такі транспортні засоби повністю звільнено від сплати ПДВ, а також від акцизного податку. Єдиним обов'язковим платежем при їхній імпорتنій процедурі залишається ввізне мито, ставка якого становить 10% від митної вартості. Наприклад, при ввезенні вантажного електромобіля вартістю 20 000 євро імпортер повинен сплатити лише 2 000 євро мита. Цей підхід спрямований на стимулювання модернізації логістичного сектору та забезпечення критичної інфраструктури більш енергоефективними транспортними засобами [10].

Загалом спрощення й особливий режим оподаткування електромобілів у 2025 році є одним із важливих інструментів державної політики, спрямованої на оновлення автопарку, підтримку мобільності населення та зміцнення енергетичної автономії країни. У воєнний час такі стимули виконують додаткову функцію: забезпечують доступність транспорту, необхідного для евакуації, логістики, гуманітарних та волонтерських ініціатив, а також знижують фінансове навантаження на бізнес, що продовжує працювати попри бойові дії.

Функція держави у забезпеченні технологічного рівня імпортованих автомобілів є дуже важливою. Сучасні транспортні засоби включають інноваційні технології, системи безпеки та екологічні стандарти, доступ до яких безпосередньо впливає на рівень логістичної ефективності та екологічну безпеку країни. Політика регулювання імпорту в цьому випадку поєднує стратегічні, економічні та екологічні цілі, дозволяючи державі підтримувати стандарти транспортної інфраструктури та суміжних галузей у критичних умовах [33].

У наукових джерелах підкреслюється також важливість інтегрованого підходу до регулювання: державна політика має поєднувати митне адміністрування, фінансові інструменти, стандартизацію та логістичну координацію. Такий підхід дозволяє забезпечити не лише стабільність поставок, а й ефективне використання обмежених ресурсів у період кризових ситуацій. Теоретично це відповідає принципам системного регулювання, де кожний елемент політики, митна ставка, ліцензія на імпорт, порядок сертифікації, взаємопов'язаний із загальною стратегією економічної стабілізації.

Ще один важливий аспект полягає у врахуванні ризиків воєнного часу та непередбачуваних факторів, таких як порушення транспортних коридорів, дефіцит пального або запчастин, руйнування логістичної інфраструктури. Політика регулювання імпорту автомобілів у такому контексті включає механізми гнучкого реагування: пріоритетизацію постачання вантажного транспорту, адаптацію митних процедур, можливість швидкої переорієнтації ланцюгів поставок. Це дозволяє зберігати безперервність логістики, що теоретично розглядається як ключовий чинник макроекономічної стабілізації в умовах війни.

Таким чином, держава виконує багатофункціональну роль у регулюванні імпорту автомобілів: вона формує політичні та економічні умови, що дозволяють забезпечити мобільність економіки, інтеграцію транспортного сектора, ефективне використання ресурсів і підтримку критичних інфраструктур. Такий підхід дозволяє розглядати імпорт автомобілів не лише як комерційну діяльність, а як стратегічний інструмент державного управління, що безпосередньо впливає на стійкість і розвиток національної економіки у кризових умовах [12].

Така багаторівнева модель дозволяє розглядати імпорт автомобілів не лише як економічну діяльність, а як стратегічний інструмент підтримки макроекономічної стабільності та функціональної стійкості транспортного сектора, особливо в умовах воєнного часу.

Іншим важливим аспектом організації державної політики регулювання імпорту автомобілів є впровадження стимулювальних механізмів, які

дозволяють забезпечити безперервність поставок, підтримати критичну інфраструктуру та оптимізувати використання обмежених ресурсів. У теоретичному аспекті такі механізми можна розглядати як частину концепції державного управління стратегічними економічними потоками, коли імпорту товарів розглядається не лише як економічна діяльність, а як інструмент забезпечення національної безпеки та макроекономічної стабільності. Це особливо актуально для транспорту та автомобільного сектора, оскільки вони формують основу для логістики, мобільності населення та функціонування промисловості в кризових умовах [16].

У державному регулюванні виділяють декілька ключових напрямів стимулювання імпорту автомобілів. Перший - фінансові стимули, до яких належать митні пільги, податкові знижки та спрощені митні процедури. Такі заходи дозволяють зменшити фінансове навантаження на імпортерів, прискорити ввезення транспортних засобів і комплектуючих, а також забезпечити своєчасне поповнення внутрішнього ринку критично важливим транспортом. У теоретичній площині це відповідає принципу економічної ефективності державного регулювання, коли обмежені ресурси використовуються максимально продуктивно, а пріоритет надається стратегічно важливим товарам. Другий напрям - адміністративні механізми пріоритетизації, які передбачають спрощення сертифікації, прискорене оформлення документів та виділення спеціальних каналів для ввезення вантажного і спеціалізованого транспорту. Теоретично це відповідає концепції гнучкого регулювання, коли державний контроль поєднується з оперативністю та адаптивністю до надзвичайних умов. В умовах війни такі механізми дозволяють швидко реагувати на зміни у логістичних потоках, забезпечувати безперервність транспортних мереж і підтримувати критично важливі економічні процеси. Третій напрям - інституційна координація, яка передбачає взаємодію різних органів влади, фінансових і логістичних структур, а також транспортних агентств. В умовах кризових явищ у теоретичному аспекті така координація є невід'ємною частиною системного підходу до управління економічними

потоками. Держава формує єдину політику, де митні, фінансові та адміністративні заходи взаємопов'язані, що дозволяє уникнути дублювання функцій, скоротити час на оформлення поставок та забезпечити ефективне використання імпортованих ресурсів [27].

Четвертим важливим аспектом є роль держави у підтримці технологічного рівня імпортованих автомобілів. У сучасних транспортних засобах використовуються інноваційні технології, екологічні стандарти та системи безпеки, які безпосередньо впливають на ефективність логістики та функціонування транспортного сектора. Теоретично, держава через регулювання імпорту забезпечує доступ до цих технологій, що сприяє не лише підтримці транспортних мереж, а й підвищенню конкурентоспроможності національної економіки.

Немаловажливою складовою теоретичної моделі державної політики є управління ризиками та невизначеністю, що виникає в умовах війни. Це передбачає не лише планування поставок, а й підготовку до можливих перебоїв у логістичних коридорах, дефіциту пального, запчастин чи технічного обслуговування. Теоретично політика регулювання імпорту виступає як інструмент макроекономічної стабілізації, дозволяючи зменшити ймовірність колапсу транспортного сектора та забезпечити безперервність функціонування економіки в цілому [34].

Отже, державна політика регулювання імпорту автомобілів поєднує кілька взаємопов'язаних функцій: стимулювання поставок через митні та фінансові механізми, пріоритетизацію та спрощення адміністративних процедур, координацію між інституціями, підтримку технологічного рівня транспортних засобів і управління ризиками.

Висновки до розділу 1.

Підсумовуючи проведений аналіз ролі імпорتنих поставок автомобілів у стабілізації економіки України в умовах війни, необхідно відзначити, що імпорт автомобілів та його місце у стабілізації економіки країни є значно ширшим за свій традиційний функціонал і набув ознак системного чинника національної стійкості. Автомобільний ринок, який у мирний час здебільшого розглядався як сфера комерційного споживання та частина інфраструктури внутрішнього попиту, у воєнних умовах трансформувався на важливий інструмент забезпечення обороноздатності, мобільності та логістичної адаптації країни.

Війна створила унікальний структурний контекст, у якому класичні механізми економічної політики, включно з митним регулюванням, податковими інструментами та ринковими стимулами, стали виконувати нові, часто неринкові, функції. Імпорт автомобілів став частиною критичної інфраструктури економічної стійкості: забезпечення військових підрозділів транспортом, підтримка волонтерських логістичних ланцюгів, оперативний рух гуманітарних вантажів та підсилення мобільності населення в умовах переміщення стали одним із ключових факторів соціальної стабільності.

Автомобільна промисловість, незалежно від національних особливостей, є одним із найвагоміших регуляторних секторів глобальної економіки. Вона акумулює значну частку інвестицій, генерує високу додану вартість, формує мільйони робочих місць і стимулює розвиток суміжних галузей - металургії, електроніки, логістики, енергетики, сервісних послуг. Для України ці властивості особливо актуальні, оскільки в умовах руйнування промислових потужностей, скорочення експорту та зміни структури внутрішнього виробництва автомобільний сектор став одним із каналів технологічного оновлення та інтеграції в європейські ринки.

Імпорт автомобілів, а також їх технологічних складових, у воєнний період набуває додаткового значення через різке зростання потреби у мобільних засобах військового й спеціалізованого призначення. На відміну від мирного часу, коли

обсяги імпорту значною мірою визначалися платоспроможним попитом населення, сьогодні ключовими драйверами стали оборонні, стратегічні та гуманітарні потреби. Це зумовило зміну структури імпортованого автотранспорту, підвищення частки позашляховиків, пікапів, вантажних та спеціалізованих автомобілів, а також зростання ваги транспортних засобів з високим рівнем технологічної оснащеності.

З точки зору державної політики війна створила необхідність максимально швидкої адаптації механізмів регулювання. Спрощення митних процедур, запровадження тимчасових пільг, зміна адміністрування податків - усе це стало інструментом підтримки оборонних потреб і водночас засобом зменшення логістичних бар'єрів для бізнесу та населення. У мирний час митні процедури переважно виконують фіскальну функцію, забезпечуючи надходження до бюджету, натомість у період війни вони трансформуються у регуляторний механізм, спрямований на швидке переміщення критично необхідних ресурсів. Саме така різниця між довоєнною та воєнною моделлю управління стала ключовим проявом гнучкості державної економічної політики.

Водночас імпорт автомобілів у період воєнного стану впливає на більш широкі макроекономічні параметри. Він сприяє стабілізації внутрішнього ринку праці у сервісному секторі, підтримує діяльність логістичних підприємств, стимулює попит на ремонтні та технічні послуги, підсилює ринок страхування та реєстраційних операцій. Електромобілі, що стали значним сегментом імпорту, мають не лише економічне, але й стратегічне значення, оскільки вони зменшують залежність від нафтопродуктів, логістика яких у воєнний час суттєво ускладнена.

Таким чином, аналіз теоретичних аспектів імпортних поставок автомобілів у період війни демонструє, що цей сектор є одним з небагатьох, здатних одночасно забезпечувати економічну гнучкість, соціальну стабільність і стратегічну мобільність. Він відіграє роль «передавача» глобальних технологічних трендів в українську економіку, забезпечуючи імпорт готових

транспортних рішень, які Україна наразі не може виробляти у достатньому обсязі самостійно.

Крім того, автомобільний сектор стає одним зі структурних елементів післявоєнної відбудови, оскільки формує передумови для модернізації транспортної інфраструктури та зміцнення інтеграції України в європейський економічний простір.

У цілому, імпорт автомобілів у воєнний період є не просто торговельною операцією, це складний економічний і соціальний процес, що відображає адаптивність держави, її здатність оперативно реагувати на виклики та використовувати транспортний сектор як інструмент економічної стабілізації. Саме тому його значення в умовах війни виходить далеко за межі ринкового обігу й набуває стратегічного характеру, визначаючи вектори та параметри відновлення країни у післявоєнний період.

РОЗДІЛ 2

ДОСЛІДЖЕННЯ ОСОБЛИВОСТЕЙ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТИХ ПОТРЕБ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ

2.1. Аналіз сучасного стану та ключових тенденцій розвитку світового ринку автомобілів

Сучасний світовий автомобільний ринок перебуває у фазі глибокої структурної трансформації, яка охоплює виробничі моделі, логістичні ланцюги, технологічні платформи та геоекономічний розподіл центрів впливу. Впродовж останнього десятиліття глобальна галузь переживає комплексну зміну парадигми: від класичного двигуна внутрішнього згоряння до електрифікації, від масового виробництва до персоналізації моделей, від локального ринку до мультирегіональних ланцюгів доданої вартості. Усе це формує абсолютно нові правила функціонування автомобільного сектору як одного з ключових елементів світової економіки.

Водночас автомобільна індустрія сьогодні є одним із найбільш чутливих до зовнішніх шоків секторів глобального виробництва. Події останніх років, пандемія COVID-19, блокування транспортних коридорів, глобальний дефіцит напівпровідників, енергетична криза в Європі, торговельні конфлікти між США та Китаєм, ескалація воєн у різних регіонах світу призвели до значних порушень у виробничих ланцюгах. Багато країн були змушені переглянути свої підходи до формування промислової політики, стимулювання національних автовиробників та регулювання зовнішньої торгівлі транспортними засобами. Як результат, глобальний ринок автомобілів сьогодні функціонує в умовах постійної волатильності, де попит, ціноутворення та виробничі процеси змінюються значно швидше, ніж будь-коли раніше [46].

Загальносвітові обсяги продажів автомобілів після різкого падіння у 2020-2021 роках поступово відновлюються, однак структура цього відновлення є нерівномірною. Країни Азійсько-Тихоокеанського регіону демонструють стабільне зростання завдяки розширенню середнього класу та технологічному домінуванню Китаю, який сьогодні є не лише найбільшим виробником автомобілів у світі, але й ключовим експортером електромобілів. Європейський ринок, навпаки, стикається з підвищеним регуляторним тиском, необхідністю дотримання екологічних норм та зростанням виробничих витрат. Американський ринок залишається порівняно стабільним, але також переживає масштабний перехід до електромобільності, що стимулюється державними програмами [49].

Сучасний світовий автомобільний ринок характеризується кількома ключовими мегатенденціями, що визначають його розвиток:

- різке зростання сегменту електромобілів, активна участь держав у субсидуванні, розвиток інфраструктури зарядних станцій, конкуренція між виробниками батарей.
- цифровізація та «розумні» технології, інтеграція систем автономного керування, телематики, штучного інтелекту та дистанційного оновлення програмного забезпечення.
- глобальна конкуренція за критичні матеріали, необхідні для виробництва акумуляторів: літію, нікелю, кобальту, графіту.
- перехід від глобальної залежності до відновлення локальних заводів, створення національних кластерів.
- логістичні трансформації та перебудова ланцюгів поставок, що стимулюються геополітичними напруженнями.
- зміна споживчих моделей, попит на кросвери та SUV, зростання ринку вживаних авто, популяризація підписок та лізингових схем [47].

Ці тенденції суттєво змінюють структуру ринку, визначаючи позиції країн та можливості автоімпортерів. Для України розуміння цих змін є критично важливим, особливо в умовах війни, коли транспортна система та імпорт

автомобілів відіграють ключову роль у забезпеченні оборонних, гуманітарних і економічних потреб.

Після початку повномасштабного вторгнення глобальні процеси вплинули на Україну подвійно: з одного боку, обмеження та перебої у світових ланцюгах поставок ускладнили імпорту, підвищили ціни на окремі категорії автомобілів, скоротили доступність техніки з Європи та Азії, з іншого сам попит в Україні радикально змінився. Автомобілі перестали бути лише товаром споживання, тепер вони мають стратегічне значення: транспортування людей, евакуація, військова логістика, забезпечення діяльності волонтерських та гуманітарних структур, відновлення бізнесу в нових регіональних конфігураціях [5].

Крім того, на світовому ринку посилюються регіональні відмінності в доступності транспортних засобів, у політиці ціноутворення та в рівні державного втручання.

Упродовж останнього десятиліття світовий автомобільний ринок переживає помітні структурні трансформації, що зумовлені як економічними циклами, так і глобальними шоками. Динаміка обсягів виробництва автомобілів у світі демонструє хвилеподібні коливання, однак загальна траєкторія відображає поступове відновлення після кризових явищ, особливо пов'язаних із пандемією COVID-19, логістичними збоями та зміною структури попиту. У період із 2018 по 2024 рік глобальний авторинок фактично пройшов через спад, адаптацію та новий етап стабілізації, що можна чітко побачити за кількісними показниками річного виробництва автомобілів (рис. 2.1.).

Піковим для аналізованого періоду став 2018 рік, коли у світі було виготовлено близько 96 млн автомобілів. Це відображало тодішній високий рівень глобального попиту, активне зростання ринків США, Європи та Китаю, а також стабільну роботу автомобільних виробничих кластерів. Однак уже у 2019 році почали проявлятися ознаки перегріву ринку та зменшення продажів у провідних країнах, що призвело до скорочення виробництва до 91,8 млн одиниць. Зниження на понад 4 млн автомобілів стало першою хвилею корекції, яка передувала більш масштабному спаду.

2020 рік став переломним для світової автомобільної промисловості. Пандемія COVID-19, порушення глобальних ланцюгів постачання, закриття заводів та різке падіння споживчого попиту спричинили рекордне падіння виробництва до 77,6 млн автомобілів. Це був найнижчий показник з початку 2010-х років, а загальне скорочення відносно 2018 року сягнуло майже 20 млн одиниць. Автовиробники зіткнулися з дефіцитом мікрочіпів, нестачею комплектуючих, а логістичні витрати зросли в рази, що разом сформувало глобальний виробничий шок.

Проте вже у 2021 році ринок почав поступово оговтуватися. Обсяги виробництва зросли до 80,1 млн автомобілів, що хоч і не повернуло галузь до показників попередніх років, однак засвідчило формування тренду на стабілізацію. У 2022 році темпи відновлення посилилися: виробництво сягнуло 85 млн одиниць, тобто світовий ринок додав ще близько 5 млн автомобілів. Це зростання було забезпечене переорієнтацією логістики, поступовим відновленням виробничих потужностей у Китаї та ЄС, а також державними програмами стимулювання автомобільної промисловості.

2023 рік став роком найпомітнішого відновлення після кризи - світове виробництво піднялося до 93,5 млн автомобілів, майже досягнувши рівня 2018 року. Це дозволяє говорити про значне зміцнення ринку на тлі адаптації виробників до нових умов, розширення електромобільного сегменту та модернізації технологічних процесів. Хоча у 2024 році темпи відновлення дещо сповільнилися, виробництво знизилося приблизно до 92,5 млн автомобілів, ринок усе ще залишається ближчим до докризового стану, ніж будь-коли за останні шість років.

Загалом динаміка світового виробництва автомобілів 2018-2024 років показує, що глобальний автомобільний сектор продемонстрував високу адаптивність до зовнішніх шоків. Після різкого падіння у 2020-му галузі вистачило приблизно чотирьох років, щоб повернутися до рівня, максимально наближеного до попередніх років. Це важливо з огляду на те, що світова автомобільна промисловість є однією з ключових складових глобальної торгівлі,

формує значну частку ВВП провідних країн та слугує фундаментом для розвитку суміжних секторів - металургії, електроніки, логістики та транспортної інфраструктури.

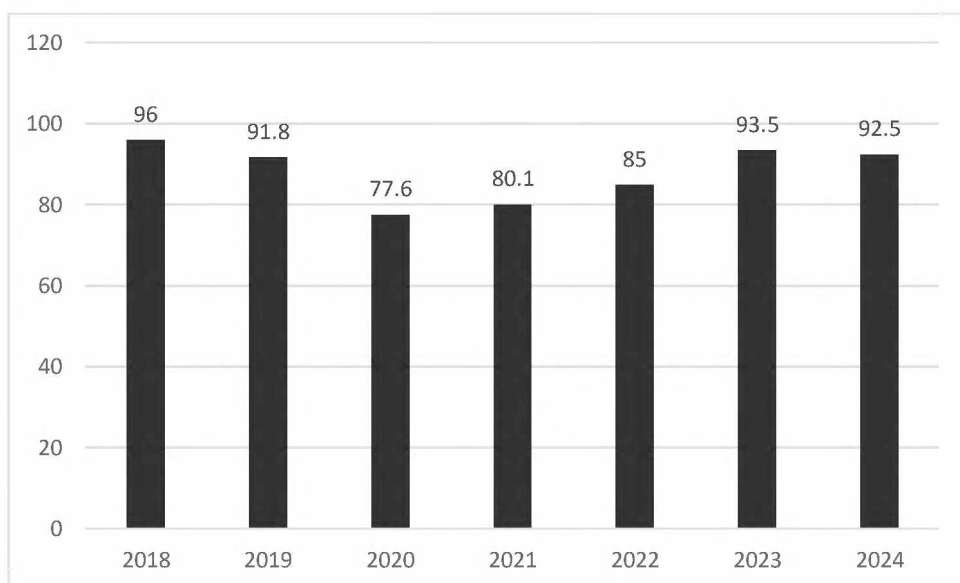


Рис. 2.1. Динаміка світового виробництва автомобілів, 2018-2024 рр., млн.

од.

Джерело: побудовано автором на основі [73]

ТОП-10 світових автомобільних брендів за обсягом продажів у 2023 році демонструє чітку концентрацію ринку навколо кількох ключових виробників, які фактично визначають архітектуру сучасної автомобільної індустрії (рис. 2.2.). Лідером світового ринку залишається Toyota, що забезпечує понад 11% глобальних продажів. Така позиція є результатом багаторічної стратегії компанії, яка поєднує масштабне виробництво, диверсифікований модельний ряд і домінування у сегменті гібридів. Toyota зберігає потужну присутність у Північній Америці, Азії та Європі, а її моделі від Corolla до RAV4 є символами надійності та збалансованості технологій.

Volkswagen з часткою понад 6,4% утримує другу позицію, підтверджуючи свою роль ключового гравця європейського ринку й одного з головних драйверів переходу індустрії до електромобільності. Група активно трансформує виробничі потужності, нарощує електричні лінійки (серія ID) та адаптує глобальну політику до технологічних змін і жорсткіших екологічних вимог.

Honda (4,87%) і Ford (4,82%) займають наступні місця, формуючи конкуренцію в масових та комерційних сегментах. Honda зберігає репутацію виробника одних із найнадійніших ДВС та гібридних систем, а Ford залишається домінуючим гравцем у США, особливо у сегменті пікапів і легких вантажних автомобілів. Обидві компанії активно інвестують у модернізацію виробничих платформ та поступову електрифікацію, хоча темпи розвитку серед брендів помітно різняться.

Hyundai (4,57%) та Nissan (3,84%) стабільно утримують сильні позиції в Азії та на глобальних ринках. Hyundai продовжує посилювати свої позиції в електромобільному сегменті завдяки моделям IONIQ і Kona EV, тоді як Nissan залишається одним із піонерів масового електромобіля завдяки Leaf. Обидва бренди вирізняються збалансованим поєднанням вартості, технологій та доступності.

У нижній частині рейтингу розташовані Suzuki (3,77%), Kia (3,53%), Chevrolet (3,48%) та китайський виробник BYD (3,47%). Suzuki зосереджена на компактних автомобілях і ринках, де ключовими є економічність і простота експлуатації. Kia, як частина Hyundai Motor Group, демонструє стрімке зростання, активно виходячи у сегмент електромобілів і пропонуючи конкурентні моделі EV. Chevrolet, що є складовою GM, утримує значні позиції на ринках Північної та Південної Америки й водночас інвестує у власні електричні платформи. BYD найбільш динамічний учасник рейтингу, який за останні роки перетворився на одного з найпотужніших глобальних виробників електромобілів завдяки масштабній вертикальній інтеграції, власному виробництву акумуляторів та агресивній експортній стратегії.

Структура ТОП-10 свідчить, що автомобільний ринок все більше поляризується: з одного боку, традиційні автовиробники з багаторічною історією продовжують забезпечувати стабільний попит на ДВС і гібриди, з іншого нові потужні гравці, передусім китайські компанії, активно розширюють частку в сегменті електромобілів і формують нову конкурентну динаміку. Посилення ролі електрифікації, підвищення вимог до екологічності та процеси технологічної

стандартизації зумовлюють переформатування світових виробничих мереж та призводять до зміни розподілу сил між регіонами.

Для країн, які є чистими імпортерами автомобілів, такі як Україна, ці найбільші автомобільні бренди мають безпосереднє практичне значення. По-перше, вони визначають доступність різних типів транспортних засобів: масові моделі від Toyota чи VW, доступні компактні авто Suzuki, орієнтовані на бюджетні ринки, або електромобілі від Hyundai, Kia та BYD. По-друге, конкуренція між провідними брендами впливає на ціни, швидкість оновлення модельних ліній та умови виходу нових технологій на ринки, що особливо важливо в умовах воєнного стану, коли країні необхідні надійні, економічні та технологічно сучасні транспортні рішення. По-третє, світовий розподіл сил між брендами дозволяє прогнозувати логістичні ризики, можливі вузькі місця в ланцюгах постачання та потенційні можливості співпраці з виробниками, які найактивніше розвивають експортні канали в Європу.

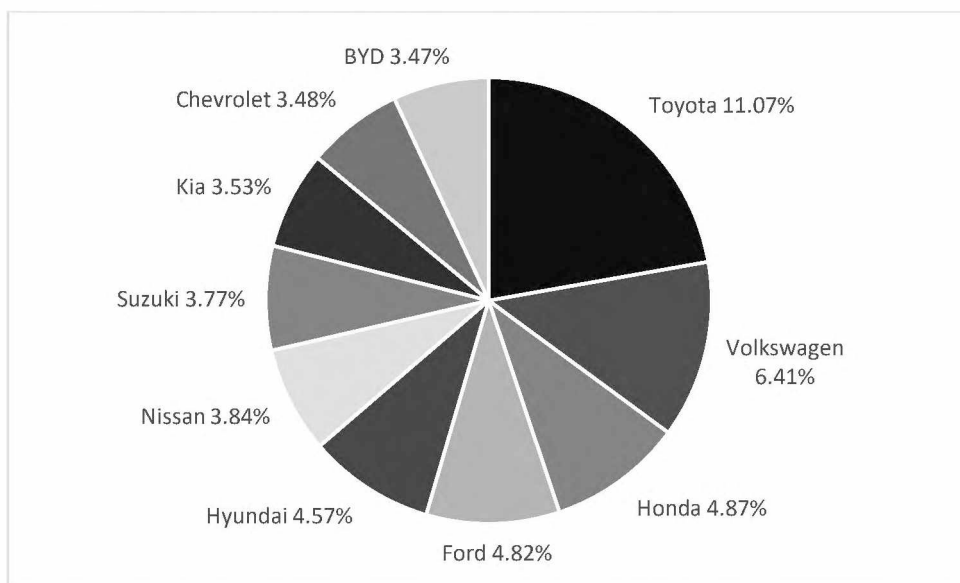


Рис. 2.2. ТОП-10 світових автомобільних брендів за часткою світових автомобільних продажів, 2023 р., %

Джерело: побудовано автором на основі [73]

Структура світового попиту на автомобілі за типами кузова демонструє різноманітність споживчих пріоритетів у світовому масштабі та відображає технологічні, соціальні й економічні тенденції. За даними 2024 року,

найбільшою популярністю користуються седани, частка яких у світових продажах коливається близько 30-32% (рис. 2.3.). Цей сегмент традиційно приваблює споживачів завдяки збалансованому поєднанню ціни, комфорту та економічності експлуатації, що робить його основою для більшості брендів і моделей у всіх регіонах світу.

На другому місці за попитом кросовери та SUV, частка яких становить приблизно 29%. Їхня популярність зростає завдяки високій прохідності, універсальності використання та можливості поєднувати сімейне та комерційне призначення. Цей сегмент активно стимулює виробників до інновацій у сфері безпеки, енергоефективності та інтеграції електричних і гібридних силових установок.

Хетчбеки займають приблизно 15-17% світового ринку продажів. Цей тип кузова традиційно орієнтований на міські ринки та країни з високою щільністю населення, де компактність та маневровість є критичною характеристикою. Попит на хетчбеки особливо високий у Європі та Азії, де такі моделі часто використовуються як сімейні авто або для комерційного сегменту малого бізнесу.

Пікапи та вантажні моделі становлять близько 10-12%, що обумовлено зростанням потреб у комерційному транспорті та логістичному забезпеченні, особливо в регіонах із розвиненою аграрною або промисловою інфраструктурою. Зростання частки пікапів також пов'язане із популяризацією універсальних платформ для приватного та комерційного використання, а в умовах війни ці моделі стають важливим елементом мобільності ресурсів.

Інші типи кузова, такі як купе, кабріолети та мінівени, разом складають приблизно 12% світового попиту, виконуючи нішеву роль та орієнтуючись на специфічні сегменти споживачів.

Аналіз цієї структури дозволяє зрозуміти пріоритети світового ринку та прогнозувати потреби у виробництві та імпорті автомобілів. Для України, де імпорт автомобілів відіграє стратегічну роль у забезпеченні мобільності населення та логістики в умовах війни, знання структури попиту за типами

кузова дозволяє ефективніше планувати імпорتنі поставки, оцінювати потреби на комерційний транспорт та адаптувати митно-тарифну політику під актуальні ринкові тренди. Водночас воєнні реалії підсилюють попит на вантажні та універсальні автомобілі, що відображає необхідність у мобільності ресурсів та забезпеченні логістичних ланцюгів у країні.

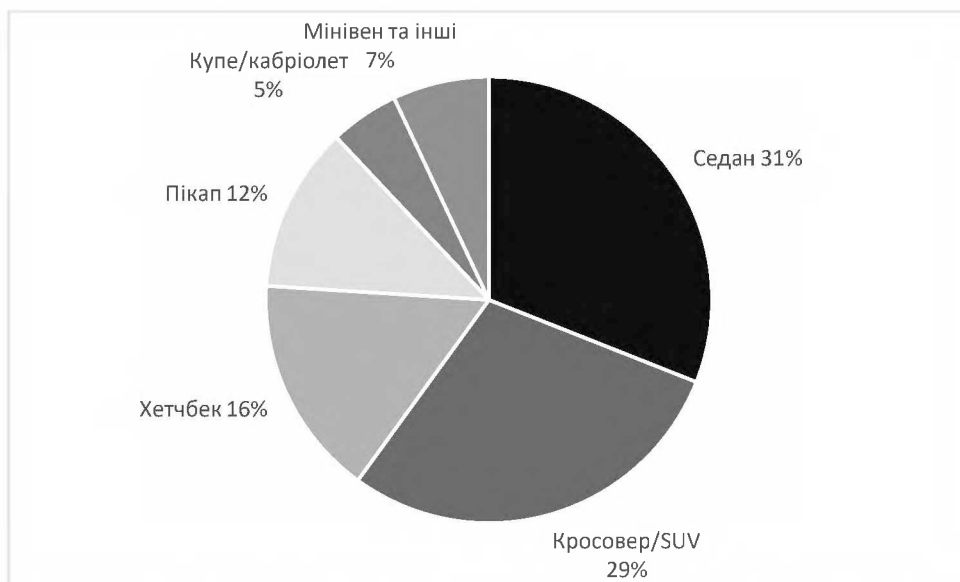


Рис. 2.3. Структура світового попиту на автомобілі за типами кузова, 2024 р., %

Джерело: побудовано автором на основі [73]

Слід відзначити, що сучасний світовий автомобільний ринок перебуває у стані постійної трансформації під впливом низки факторів, серед яких технологічні інновації, зміни споживчих переваг, глобалізація виробництва та економічні цикли. На тлі поступового відновлення після кризових періодів та пандемії спостерігається стабільне зростання обсягів виробництва автомобілів, що супроводжується нарощуванням виробничих потужностей у провідних країнах. Особливу увагу привертає прискорене впровадження електромобілів та гібридних моделей, що демонструє тенденцію переходу до більш екологічного та енергоефективного транспорту, а також формування нових сегментів попиту у світовому масштабі.

Сучасний ринок характеризується високою концентрацією провідних брендів, які впливають на технологічний розвиток, стандарти безпеки,

енергоефективність та екологічність автомобілів. Водночас, спостерігається активне зростання нових виробників, зокрема компаній, що спеціалізуються на електромобілях, що стимулює конкуренцію, інноваційний розвиток і розширення модельного ряду. Це, у свою чергу, призводить до підвищення рівня технологічного оснащення транспортних засобів та зростання їхньої доступності для споживачів у різних регіонах світу.

Попит на автомобілі демонструє значні зміни за типами кузова та функціональними характеристиками. Зростання сегментів SUV, кросоверів та пікапів відображає адаптацію споживачів до сучасних транспортних потреб, підвищення попиту на безпечний та універсальний транспорт, здатний забезпечувати мобільність у різних умовах. Легкові седани та вантажні моделі зберігають свою ключову роль у забезпеченні повсякденної логістики та бізнес-потреб, особливо у сфері комерційних перевезень.

Зростання попиту на електромобілі та гібриди зумовлює перегляд виробничих стратегій, впровадження нових технологій, розвиток інфраструктури зарядних станцій, а також зміни у нормативно-правовому полі та системах підтримки інновацій. У світовому контексті це стимулює розвиток ланцюгів постачання, появу нових виробничих хабів та укріплення міжнародного співробітництва між країнами-виробниками та споживачами [48].

Для України та інших країн-імпортерів ці глобальні тенденції є критично важливими для формування політики постачання автомобілів, планування оновлення автопарку та забезпечення потреб внутрішньої логістики. Усвідомлення змін у структурі світового ринку, технологічних новацій та типів транспортних засобів дозволяє більш ефективно прогнозувати поставки, оптимізувати витрати, враховувати пріоритети електромобільного сегмента та готувати країну до трансформації транспортної інфраструктури у довгостроковій перспективі.

Таким чином, світовий автомобільний ринок одночасно відзначається високим рівнем концентрації провідних гравців, швидким впровадженням інноваційних технологій, змінами споживчого попиту та формуванням нових

сегментів, що безпосередньо впливає на стратегії імпорту та забезпечення транспортних потреб країн-імпортерів, включно з Україною, особливо в умовах обмежень, спричинених військовим конфліктом та економічними викликами. У комплексі це підкреслює необхідність адаптивного підходу до планування, аналізу та управління поставками автомобілів з урахуванням глобальних тенденцій, економічної стабільності та розвитку інноваційного потенціалу національного ринку.

2.2. Дослідження ринкових позицій сучасних країн на світовому ринку автомобілів

Структура світового автомобільного виробництва є одним із ключових показників, що відображає реальний стан індустріального розвитку різних регіонів світу. У сучасних умовах автомобільна галузь відіграє роль одного з найбільш динамічних секторів промисловості, який формує значну частку промислового ВВП, забезпечує сотні тисяч робочих місць та створює мультиплікативний ефект у суміжних сферах - металургії, електроніці, логістиці, фінансовому секторі, високотехнологічному машинобудуванні.

Оцінюючи частку виробництва автомобілів у розрізі регіонів за 2022-2024 роки, можна простежити кілька ключових структурних тенденцій, що суттєво впливають на глобальну економіку та розподіл індустріальних потужностей (рис. 2.4.).

Азійський регіон залишається беззаперечним лідером світового автомобілебудування, концентруючи від 42% світового виробництва у 2022 році до 44% у 2024 році. Зростання частки зумовлене насамперед стійким розвитком китайської автомобільної індустрії, яка активно нарощує виробництво не лише традиційних авто, а й електромобілів (BYD, Geely, SAIC); відновленням виробничих ліній Японії та Південної Кореї після глобальних логістичних

перебоїв; значним попитом на транспорт в країнах Південної та Південно-Східної Азії.

Азія демонструє системну стратегічну перевагу: вона поєднує глобальне виробництво компонентів, фокус на електромобільності, інвестиції у власні технології та доступ до дешевшої робочої сили. Зростання азійської частки протягом 2022-2024 років (приблизно +2,3% щороку) відображає загальносвітове зміщення індустриальних центрів на Схід.

Європейський автомобільний ринок зберігає доволі стабільну частку: від 19% у 2022 році до 20% у 2024 році. Незважаючи на складні умови, енергетичну кризу 2022 року, інфляційний тиск, здорожчання логістики, європейські компанії (Volkswagen Group, Stellantis, Renault, BMW, Mercedes-Benz) продовжують утримувати сильні позиції.

Зростання обсягів виробництва в європейському регіоні зумовлено також масштабним переорієнтування на виробництво електромобілів, інвестиціями в нові заводи батарей (Німеччина, Франція, Угорщина), державною підтримкою декарбонізації та модернізації виробництв. Зростання в 2023-2024 роках (+2,6% щороку) свідчить, що Європа поступово відновлює свої позиції після пандемії та енергетичних шоків.

Частка Північної Америки протягом аналізованого періоду коливається у межах 15-15,5%. У 2022 році спостерігалось падіння, пов'язане з дефіцитом мікрочипів та збоєм у ланцюгах постачання, але вже у 2023 році ринок компенсував втрати, показавши +3,3% приросту.

Особливостями регіону можна виділити домінування США як одного з найбільших ринків споживання транспортних засобів; активний розвиток електромобільного сектору (Tesla, Rivian, GM Ultium); стратегічне повернення частини виробництв у межі США через політику технологічної незалежності. У 2024 році регіон демонструє стабілізацію без подальшого приросту, що характерно для зрілих та насичених ринків.

Південна Америка утримує лише 3% світового виробництва у всі три роки. Регіон характеризується низькою індустриальною концентрацією, залежністю від

імпорту комплектуючих, політичними та економічними ризиками (Бразилія, Аргентина).

Однак, незважаючи на макроекономічну волатильність, частка зберігається стабільною. Це говорить про базовий попит на внутрішніх ринках та наявність декількох великих автовиробників, таких як Volkswagen, Stellantis, GM, які мають локальні заводи.

Інші регіони, до яких входять Близький Схід, Африка, Австралія та частина малих виробників Азії. За 2022-2024 роки їхня частка зменшилася з 21% до 17,5%. Падіння пояснюється зупинкою частини заводів через економічні кризи, конкуренцією з боку Азії, відсутністю нових інвестицій у транспортне машинобудування та низькою купівельною спроможністю населення.

Зниження у 2023 році на 9,5%, а у 2024 ще на 7,9% вказує на системну деградацію індустріальної бази периферійних ринків.

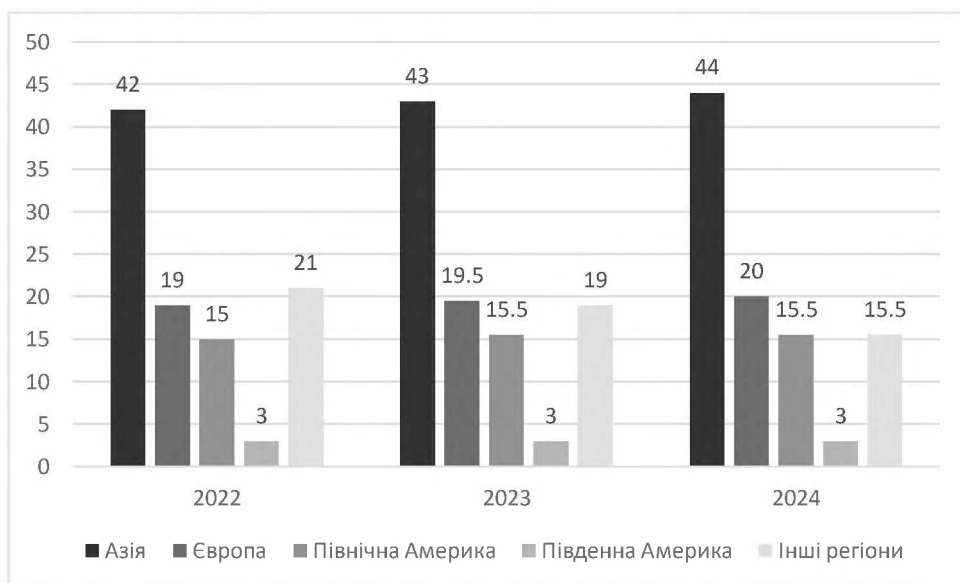


Рис. 2.4. Частка світового виробництва автомобілів за регіонами, 2022-2024 рр., %

Джерело: побудовано автором на основі [73]

Структура світового автомобільного виробництва за останні роки демонструє чітку тенденцію перерозподілу індустріальної потужності: Азія зміцнює домінування, формуючи майже половину світового виробництва, Європа та Північна Америка зберігають позиції, але темпи їхнього зростання

значно нижчі, ніж в Азії, Південна Америка та інші регіони відстають, не маючи достатніх ресурсів для масштабного розвитку.

Центральним елементом найбільш масштабних технологічних трансформацій на глобальному автомобільному ринку стало стрімке зростання виробництва та споживання електромобілів. Період 2018-2024 років демонструє різке прискорення темпів електрифікації, причому цей процес є нерівномірним за регіонами світу, що формує складну й дуже показову картину глобального ринку (рис. 2.5.).

Найбільш значущим трендом є вибухове зростання виробництва електромобілів у Китаї, який за досліджуваний період перетворився із просто великого гравця на абсолютного світового лідера. Якщо у 2018 році Китай виробив близько 1,3 млн електромобілів, то вже у 2024 цей показник практично потроївся, сягнувши орієнтовно 8 млн одиниць. Це означає, що частка Китаю у світовому виробництві електромобілів перевищує 65-67%, тобто понад дві третини всього глобального ринку. Зростання відбулося завдяки масштабній державній підтримці, локалізації виробництва батарей, домінуванню компаній BYD, SAIC, Geely та стрімкому експортному прориву китайських брендів на ринки ЄС та Азії.

Європа посідає другу позицію за масштабами виробництва, хоча темпи її розвитку різняться за роками. Зростання у 2019-2022 роках було вражаючим: від 590 тис. до понад 1,6 млн електромобілів, що було прямо пов'язано з жорсткими екологічними нормами та великими субсидіями для покупців. Найвищих темпів регіон досяг у 2021-2023 роках, коли виробництво перевищило 2 млн одиниць. Однак у 2024 році європейський ринок стикається зі сповільненням через скорочення державних стимулів у провідних країнах, насамперед у Німеччині та Франції, а також через конкурентний тиск з боку дешевших китайських автомобілів.

США демонструють більш помірне, але стабільне зростання. Від 360 тис. вироблених електромобілів у 2018 році до понад 1,1 млн у 2024. Головним драйвером виступає Tesla, яка формує понад половину всієї американської

електромобільної індустрії. Після 2022 року темпи зростання помітно прискорилися завдяки ухваленню закону про зниження інфляції (Inflation Reduction Act), що стимулює локалізацію виробництва батарей, будівництво нових заводів та розвиток інфраструктури зарядки. Проте навіть за таких умов США істотно відстають від Китаю й частково від Європи в темпах електрифікації.

Інші регіони світу, такі як Південна Корея, Японія, Індія, Бразилія, Мексика та Південна Африка, демонструють поступове, але менш драматичне зростання. Виробництво в цій групі країн піднялося зі 120 тис. одиниць у 2018 році до приблизно 480 тис. у 2024. Основними драйверами є індійська компанія Tata, південнокорейські Hyundai-Kia та японські виробники, які, втім, уповільнено переходять до повноцінної електрифікації, довгий час віддаючи перевагу гібридам.

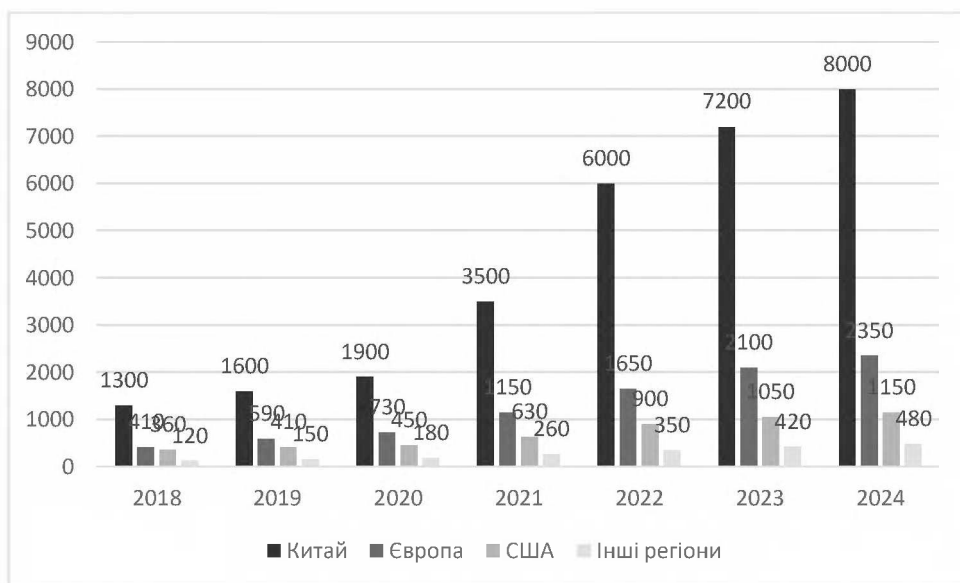


Рис. 2.5. Динаміка світового виробництва електромобілів за регіонами, 2018-2024 рр., тис. од.

Джерело: побудовано автором на основі [73]

У глобальному вимірі виробництво електромобілів у світі зросло з 2,19 млн у 2018 році до майже 12 млн у 2024, тобто більш ніж у п'ять разів. Така динаміка свідчить про системний перелом у галузі, коли традиційний двигун внутрішнього згоряння поступово втрачає домінування, а інвестиції

перерозподіляються на користь електрифікованих платформ. Особливо важливо, що зміни носять не лише кількісний, але й структурний характер: Китай стає центром глобального виробництва, Європа регіоном з високими екологічними стандартами, США політично стимульованим ринком технологічних інновацій, а інші країни поступово інтегруються у світові ланцюги постачання.

Світова структура автомобільного виробництва на сьогодні формується навколо кількох ключових центрів, і роль кожного з них має свої економічні, технологічні та географічні пояснення. Абсолютним домінантом уже багато років залишається Китай, який забезпечує близько третини всього обсягу світового виробництва - орієнтовно 30-31 млн автомобілів на рік. Така позиція не є випадковою: країна поєднала дешеву робочу силу, масштабне державне стимулювання та величезний внутрішній ринок, який поглинає значну частину випущених машин. Крім класичних масових брендів, які активно локалізують виробництво (Volkswagen, GM, Toyota), саме Китай став глобальним центром розвитку електромобілів. BYD, Geely, SAIC та інші компанії перетворилися на технологічних лідерів, які задають темп розвитку всій індустрії. За рахунок цього китайські виробничі потужності не просто великі, а й стратегічно диверсифіковані в бік майбутніх технологій (рис. 2.6.).

На другому місці у світовому рейтингу стоять Сполучені Штати Америки з часткою близько 11%. Американський ринок залишається одним із найбільших у світі за внутрішнім попитом, а виробництво добре інтегрованим у Північноамериканський регіон (через USMCA). Основу виробничої структури США становлять гіганти традиційного автопрому, такі як General Motors і Ford, тоді як Tesla забезпечує значну частину зростання в сегменті електромобілів. Попит на пікапи та SUV формує специфічну структуру виробництва: американські заводи орієнтовані в першу чергу на внутрішній ринок, тоді як експортна складова відіграє відносно меншу роль, особливо у порівнянні з Азією чи Європою.

Японія, яка ще кілька десятиліть тому була беззаперечним лідером світового автомобілебудування, зараз займає третю позицію з часткою близько

10%. Найбільш впливовим гравцем залишається Toyota, компанія стабільно тримає світове лідерство за обсягами продажів. Honda, Nissan, Mazda та інші японські бренди підтримують високу якість і впізнаваність країни на глобальному ринку. Хоча внутрішнє виробництво Японії поступово скорочується через високі витрати й демографічні зміни, країна компенсує це розгалуженою мережею закордонних заводів, особливо в Південно-Східній Азії.

Південна Корея з часткою близько 6% утримує стабільну позицію в першій п'ятірці за рахунок потужності концерну Hyundai-Kia. Останні роки стали для корейського автопрому особливо вдалим: глобальний попит на їхні кросовери, електромобілі та гібриди продовжує зростати. Корея активно інвестує в сучасні платформи, електрифікацію і дизайн, через що її продукція дедалі частіше конкурує у преміум-сегменті.

Індія, яка також перебуває в межах 6% світового виробництва, демонструє найвищі темпи зростання серед великих автоцентрів. Основну частку виробництва забезпечують Maruti Suzuki, Tata та Mahindra, але країна активно розвиває інфраструктуру для іноземних виробників і стає « новою фабрикою Азії ». Внутрішній попит зростає разом із доходами населення, а експорт індійських моделей в Африку, Латинську Америку та Океанію розширює глобальну присутність країни.

Німеччина є лідером Європи і забезпечує близько 5% світового виробництва. Проте її частка поступово знижується, оскільки великі концерни Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz переносили частину виробництв у Чехію, Словаччину, Іспанію, Китай і США. Попри це, Німеччина залишається одним із найінноваційніших центрів індустрії, особливо в інженерії, трансмісіях, безпеці та преміальному сегменті.

Помітну роль у світовій структурі відіграють Мексика, Бразилія та Таїланд, які функціонують як великі виробничі хаби для американського та азійського ринків. Мексика, яка виробляє приблизно 4% світових автомобілів, є стратегічним хабом для США. Тут локалізовано виробництво Toyota, VW, GM, Stellantis і Nissan. Низькі витрати, вигідна логістика та торгові угоди сформували

одну з найефективніших автомобільних зон у світі. Експортна орієнтація Мексики майже абсолютна: більшість вироблених машин іде в США та Канаду.

Бразилія тримається на рівні 3% і є найбільшим виробником у Латинській Америці. Основний акцент на недорогі моделі, адаптовані під місцеві умови, а також виробництво гнучкопаливних авто (FlexFuel), що працюють як на бензині, так і на етанолі. Головні виробники Volkswagen, Fiat та GM займають значну частку ринку.

Іспанія, також із показником 3%, є другим за величиною автомобільним виробником Європейського Союзу після Німеччини. Країна спеціалізується на збірці легкових авто та компактних моделей, забезпечуючи високий експорт до країн ЄС.

Таїланд із часткою близько 2% завершує першу десятку світових лідерів. Його часто називають «Детройтом Азії» через фокус на пікапах, комерційних авто та численні заводи Toyota, Honda, Mitsubishi та Isuzu. Країна експортує значну частину вироблених машин у сусідні регіони.

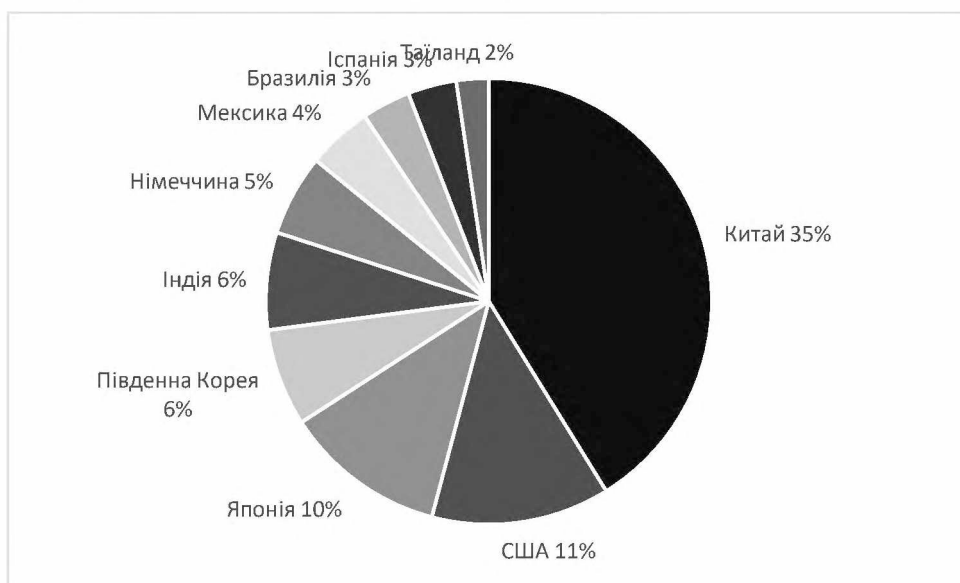


Рис. 2.6. Частка провідних країн у світовому виробництві автомобілів, 2024 р., %

Джерело: побудовано автором на основі [46]

У сукупності перші три країни формують понад половину світового виробництва, що свідчить про високу концентрацію галузі та стратегічне

значення окремих регіонів у глобальному ланцюгу поставок. Китай і США роблять ставку на електромобілі та технологічні платформи, Японія і Німеччина - на інженерію та якість, Індія - на масовість і доступність, Мексика й Таїланд - на експорт і вигідну логістику. Такий розподіл не лише показує сучасний стан світової індустрії, а й формує її майбутню траєкторію розвитку.

Сучасний світовий ринок автомобілів характеризується високою концентрацією виробництва у кількох країнах-лідерах, які визначають ключові тренди розвитку індустрії, включно із впровадженням електромобілів, гібридних технологій та безпілотних систем. Китай, США, Японія та Південна Корея зберігають домінуючі позиції завдяки поєднанню обсягів виробництва, потужної інфраструктури, інтеграції нових технологій та розвиненої експортної логістики. Європейські країни, зокрема Німеччина, Франція та Італія, зосереджуються на високотехнологічних моделях, електромобілях та преміальних автомобілях, забезпечуючи стабільність ринку та вплив на формування стандартів якості й безпеки [47].

Важливим аспектом є динаміка розвитку електромобільного сегменту, який стає ключовим фактором конкурентоспроможності держав у глобальному масштабі. Китай лідирує у виробництві електромобілів, активно нарощуючи обсяги і технологічні інновації. США концентруються на високотехнологічних рішеннях та комерційних електричних транспортних засобах, тоді як Європа стимулює перехід на електротранспорт через державні програми субсидій та пільг для споживачів [54].

Окрему увагу слід приділити темпам зростання виробництва та експорту в таких країнах, як Індія, Мексика, Бразилія та Таїланд, які поступово зміцнюють свої позиції на світовому ринку. Індія демонструє високу динаміку у виробництві компактних автомобілів і електромобілів, стаючи важливим гравцем у Південно-Східній Азії та на світовому ринку. Мексика та Таїланд виступають регіональними центрами складання та експорту автомобілів, що дозволяє скорочувати логістичні витрати та розширювати присутність глобальних брендів у Північній та Південно-Східній Америці. Бразилія утримує лідерство у

Південній Америці, забезпечуючи регіональну доступність моделей Volkswagen, Fiat та GM.

Аналіз ринкових позицій країн також показує, що розвиток електромобільного сектору стає стратегічним завданням для всіх провідних виробників. Інновації в акумуляторних технологіях, зарядній інфраструктурі та інтеграції штучного інтелекту в транспортні засоби визначають конкурентні переваги країн на глобальному ринку. Високий рівень концентрації виробництва серед ТОП-країн формує стабільну і прогнозовану кон'юнктуру ринку, але одночасно створює виклики для інших держав, що імпортують автомобілі, у тому числі для України [52].

Для України аналіз ринкових позицій сучасних країн важливий у контексті забезпечення транспортних потреб у воєнний час. Знання структури виробництва, основних гравців і напрямів розвитку світового ринку дозволяє оцінити потенційні джерела постачання легкових, вантажних і спеціалізованих автомобілів, включно з електромобілями, та планувати оптимальні схеми імпорту. Такий підхід сприяє стабілізації національної логістики, підтримці бізнесу і критичної інфраструктури, а також інтеграції інноваційних технологій у внутрішній автомобільний ринок. Загалом, оцінка ринкових позицій країн дозволяє формувати стратегічне бачення розвитку імпортних поставок, що є ключовим для забезпечення ефективного функціонування транспортного сектору України у складних умовах воєнного часу.

2.3. Оцінка потреб та аналіз схем і масштабів імпортних поставок автомобілів в Україну в умовах війни

У період повномасштабної війни транспортна система України зазнала суттєвих структурних трансформацій, що безпосередньо вплинуло на обсяги та характер імпортних поставок автомобілів. Руйнування інфраструктури, зростання військово-логістичних потреб, зміна пріоритетів домогосподарств та

бізнесу, а також переорієнтація міжнародних торговельних маршрутів зумовили появу нових тенденцій на українському ринку транспортних засобів. Потреба в автомобілях стала не лише економічним чинником, а й критично важливим елементом забезпечення обороноздатності, гуманітарної підтримки, медичної евакуації, відновлення інфраструктури та функціонування критичних служб [17].

З початку 2022 року імпорт автомобілів до України характеризується різко зміненою структурою попиту. Якщо до війни основним сегментом були легкові автомобілі для приватного користування, то нині ключову роль відіграють практичність, прохідність, надійність та низькі експлуатаційні витрати. Паралельно суттєво зросла потреба в спеціалізованій техніці - пікапах, мікроавтобусах, санітарних автомобілях, командах розвідки та логістичних підрозділів. Значну частину такого транспорту імпортують волонтерські організації, благодійні фонди, органи місцевого самоврядування, а також державні інституції у межах міжнародної допомоги.

Водночас значно посилився вплив світових тенденцій на український імпорт. Глобальний дефіцит електронних компонентів, черги виробників, зміни митної політики країн-експортерів, нові екологічні стандарти - усе це формує вартість і доступність автомобілів для України. Умови логістики також змінилися: через блокування морських портів у 2022-2023 рр. більшість авто надходила через сухопутні кордони з Польщею, Словаччиною та Румунією, що подовжувало строки доставки та збільшувало її вартість [3].

Динаміка попиту на автомобілі в Україні у воєнний час визначається кількома ключовими факторами: зростанням потреб оборонного сектору, внутрішнім переміщенням населення, зміною структури зайнятості, а також необхідністю оновлення транспортного парку, що зазнав суттєвих втрат унаслідок бойових дій. Для бізнесу автомобілі залишаються базовим інструментом роботи, особливо в галузях логістики, агросекторі, будівництві та сфері сервісних послуг. Тому імпорт автомобілів, попри загальне падіння купівельної спроможності населення, залишається важливим стабілізуючим елементом економіки.

Крім того, наявні виклики стимулювали розвиток альтернативних схем постачання: малими партіями через приватні компанії, через лізингові програми від європейських операторів, через гуманітарні механізми або у вигляді офіційної допомоги від партнерів. Такі схеми дозволили частково компенсувати зниження імпорту від офіційних дилерів, які у перший рік війни скоротили свою діяльність через ризики та логістичні обмеження [25].

У цьому контексті важливо оцінити як фактичні обсяги імпорту, так і структурні зрушення - які типи автомобілів домінують, які країни стали головними постачальниками, які моделі відповідають сучасним потребам військового та цивільного секторів. Не менш значущими є й мотиваційні фактори: зростання попиту на електромобілі через нижчі експлуатаційні витрати, переважання бюджетного сегменту, активний імпорт вживаної техніки, накопичення проблемного парку через інтенсивну експлуатацію.

Динаміка імпорتنних поставок автомобілів в Україну у 2021-2024 роках демонструє суттєві структурні зміни, що стали прямим наслідком збройної агресії росії, перебудови внутрішнього попиту, руйнування логістичних ланцюгів та перегрупування національної економіки відповідно до умов воєнного часу (рис. 2.7.). У докризовому 2021 році імпорт легкових автомобілів становив близько 485 тис. одиниць, що було характерним для стабільного ринку з переважанням уживаних транспортних засобів. Частка вантажних автомобілів та спецтехніки - відповідно 38 тис. і 12 тис. одиниць - формувала звичну для України структуру, у якій легковий транспорт посідав понад 90% загального імпорту.

Проте вже у 2022 році ситуація кардинально змінилася. Імпорт легкових авто скоротився більш ніж удвічі до 220 тис. одиниць, що було пов'язано із руйнуванням портової логістики, різким падінням купівельної спроможності населення та суттєвими обмеженнями на переміщення товарів у перші місяці війни. Водночас спостерігалось зростання імпорту вантажного транспорту до 52 тис. одиниць, а також різкий приріст спецтехніки до 20 тис. одиниць. Таке збільшення пояснюється мобілізацією ресурсів для потреб Збройних сил

України, тероборони, гуманітарних місій, а також необхідністю відновлення критичної інфраструктури та ремонту зруйнованих об'єктів.

У 2023 році відбувся поступовий відновлювальний ріст. Імпорт легкових авто зріс до 430 тис. одиниць, що фактично повернуло ринок до докризового рівня завдяки активізації гуманітарних програм, стабілізації логістики через ЄС та зростанню попиту на автомобілі для цивільного та військового використання. Вантажні авто також продемонстрували приріст до 61 тис. одиниць, оскільки українська економіка відчувала потребу в розширенні логістичних потужностей, транспортуванні військової техніки та забезпеченні тактичних перевезень. Імпорт спецтехніки досяг 28 тис. одиниць, що було зумовлено активною фазою відбудови зруйнованих міст, доріг, мостів, а також посиленням енергетичної інфраструктури.

У 2024 році тенденція до збільшення імпортних поставок збереглася. За попередніми оцінками, імпорт легкових авто перевищив 510 тис. одиниць, що пов'язано не лише зі зростанням приватного попиту, але й зі значними закупівлями для потреб військових, волонтерських організацій та державних структур. Вантажні автомобілі зросли до 67 тис. одиниць, оскільки в умовах продовження війни зростає роль транспортної логістики, передусім у сфері оборонних перевезень та гуманітарних операцій. Поставки спецтехніки досягли 33 тис. одиниць, що вказує на інтенсивний розвиток будівельних, дорожніх та аварійно-відновлювальних робіт, а також модернізацію критичної інфраструктури - енергетичної, комунальної та оборонної.

Таким чином, загальна динаміка імпорту у 2021-2024 роках демонструє структурний зсув: зростає частка вантажного транспорту та спецтехніки, тобто сегментів, які є безпосередньо пов'язаними з підтриманням обороноздатності, логістичної стійкості та відновленням економіки. Легковий сегмент, хоча й зберігає домінування, значною мірою трансформується: зростає частка автомобілів підвищеної прохідності, пікапів, мікроавтобусів та моделей, орієнтованих на військові або волонтерські потреби. У цілому імпорт

автомобілів стає важливим інструментом забезпечення мобільності, оперативного реагування та функціонування держави в умовах воєнного стану.

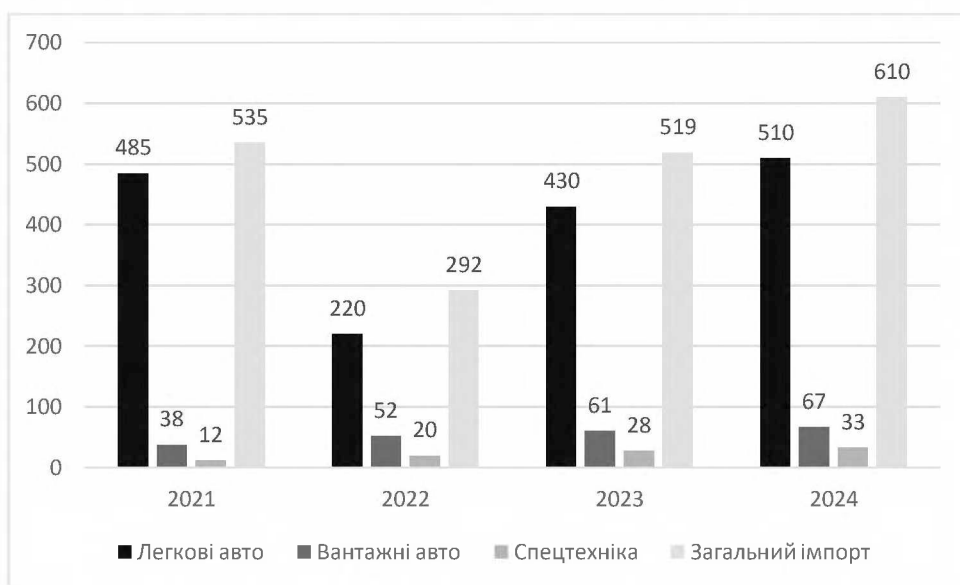


Рис. 2.7. Обсяги імпорту транспортних засобів в Україну, 2021-2024 рр., тис. од.

Джерело: побудовано автором на основі [11]

Структура імпорту автомобілів в Україну за країнами демонструє стабільну залежність від кількох ключових постачальників, при цьому США і Польща залишаються провідними джерелами (рис. 2.8.). У 2021 році США забезпечували близько 20% імпорту (60 тис. авто), Польща 15% (45 тис.), Німеччина 17% (50 тис.). Литва, як менший постачальник і транзитна країна, забезпечувала приблизно 5% імпортних поставок.

У 2022 році, з огляду на воєнні виклики, загальні обсяги імпорту трохи знизилися (до 287 тис. авто), проте США збільшили свою частку до 26%, демонструючи ключову роль американського ринку для України, тоді як Польща скоротила обсяг до 38 тис. авто. Німеччина також зменшила постачання, але залишалася важливим джерелом легкових автомобілів.

У 2023 році відновлювальний ефект ринку і стабілізація логістики дозволили збільшити загальні поставки до 332 тис. авто. Частка США залишилася високою (68 тис., близько 20%), Польща дещо зросла до 40 тис.,

Німеччина 50 тис., а частка інших країн зросла майже до 50%, що відображає розширення каналів поставок та диверсифікацію джерел.

У 2024 році тенденція збереження ключових постачальників підтвердилася: США 70 тис. авто, Польща 42 тис., Німеччина 48 тис., Литва 15 тис. Водночас обсяги інших країн склали 155 тис. авто (близько 45 %), що показує активне використання інших ринків, таких як Франція, Італія, Чехія та країни Балтії, для підтримки внутрішнього попиту.

Загалом, аналіз по роках демонструє, що США залишаються основним джерелом імпорту через широку пропозицію як нових, так і вживаних автомобілів, Польща та Німеччина забезпечують доступність ринку ЄС, а Литва виконує переважно транзитну роль. Динаміка за 2021-2024 роки підтверджує стратегію України щодо диверсифікації поставок та забезпечення стабільного імпортного потоку навіть в умовах воєнного стану.

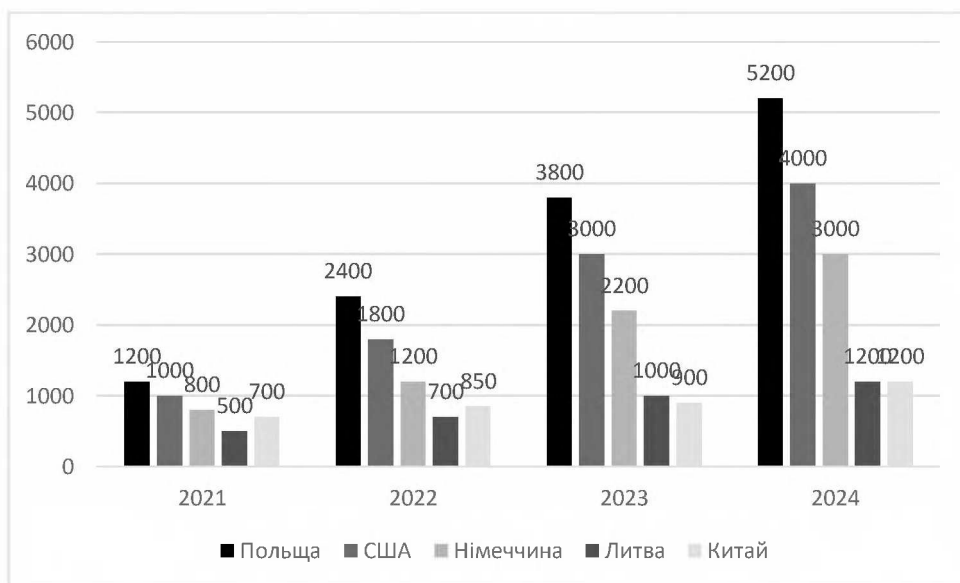


Рис. 2.8. Структура імпорту автомобілів в Україну за країнами походження, 2021-2024 рр., тис. од.

Джерело: побудовано автором на основі [12]

Імпорт електромобілів в Україну демонструє стійку тенденцію до зростання протягом останніх чотирьох років (рис. 2.9.). У 2021 році загальний обсяг імпорту становив близько 4,3 тисячі одиниць, переважно легкових електромобілів, що свідчить про початковий етап формування ринку

електротранспорту. Уже у 2022 році, незважаючи на воєнний стан, імпорту збільшився більш ніж удвічі до 8 тисяч одиниць, що пов'язано з активним залученням міжнародних програм підтримки, пільгами з розмитнення та зростанням попиту на екологічно чистий транспорт.

У 2023 році спостерігається різке прискорення зростання: імпорту легкових електромобілів досяг 12,5 тисячі одиниць, вантажних електромобілів 420 одиниць, а сідельних тягачів 90 одиниць. Це свідчить про активізацію електрифікації логістики та комерційного транспорту. До 2024 року загальна кількість імпортованих електромобілів сягнула майже 19 тисяч одиниць, що показує стабільний тренд розвитку ринку та високий інтерес українських компаній до впровадження сучасних транспортних технологій.

Зростання імпорту електромобілів відображає не лише економічну активність споживачів, а й державну політику стимулювання «зеленого транспорту» через податкові пільги, спрощене митне оформлення та пільгові ставки акцизу. Основний обсяг припадає на легкові електромобілі, але відзначається поступове нарощування поставок вантажних електричних автомобілів та сідельних тягачів, що зумовлює зміни в логістичній інфраструктурі та транспортних потоках всередині країни.

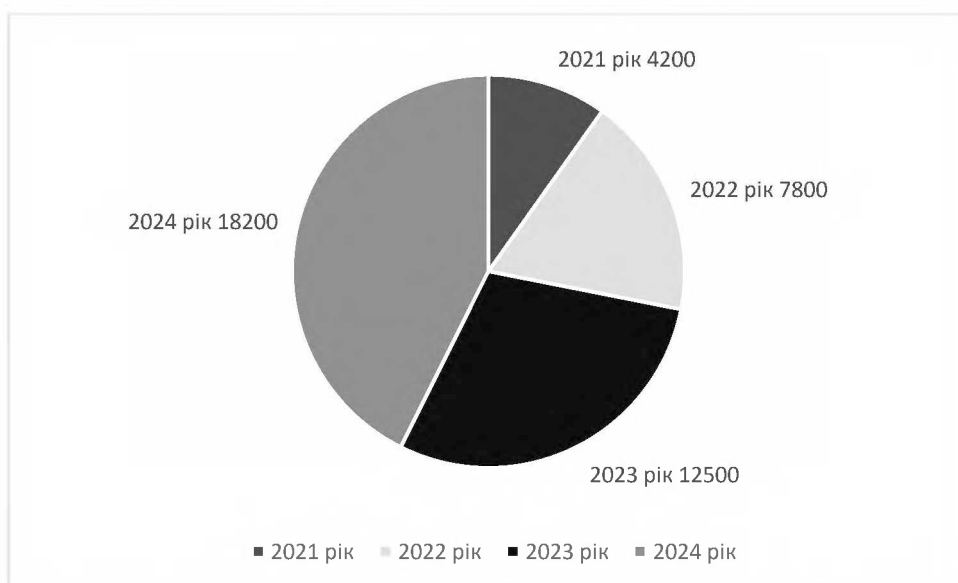


Рис. 2.9. Обсяги імпорту електромобілів в Україну, 2021-2024 рр., тис. од.

Джерело: побудовано автором на основі [11]

Імпорт електромобілів в Україну за останні чотири роки показує чітку тенденцію до зростання і водночас демонструє зміну структури постачань за країнами походження (рис. 2.10.). Польща залишається провідним постачальником електромобілів, що пояснюється близькістю ринку та активним використанням лізингових схем і програм підтримки «зеленого» транспорту. Частка Польщі поступово зростає: від 1 200 одиниць у 2021 році до понад 5 200 у 2024 році.

США стабільно залишаються другим за обсягом джерелом електромобілів для України. Високий попит на Tesla та інші марки сприяє зростанню імпорту з 1 000 одиниць у 2021 році до 4 000 у 2024 році. Німеччина, як центр європейського автомобілебудування, забезпечує поставку преміальних електромобілів, комерційних моделей та гібридів. Обсяг імпорту з Німеччини зріс від 800 одиниць у 2021 році до 3 000 у 2024 році, що свідчить про стабільний попит на якісні європейські транспортні засоби.

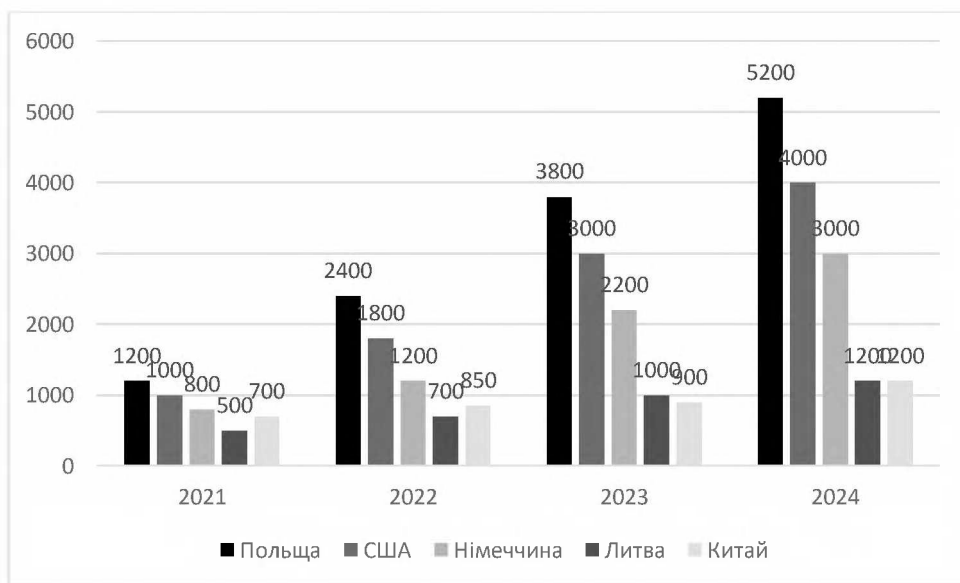


Рис. 2.10. Структура імпорту електромобілів в Україну за країнами походження, 2021-2024 рр., тис. од.

Джерело: побудовано автором на основі [12]

Литва, яка переважно постачає легкові електромобілі через перереєстраційні та торговельні схеми, демонструє поступове збільшення обсягів імпорту: з 500 одиниць у 2021 році до 1 200 у 2024 році. Китай також

нарощує присутність на українському ринку, постачаючи як легкові електромобілі, так і комерційний електротранспорт, збільшивши постачання з 700 одиниць у 2021 році до 1 200 у 2024 році. Інші країни, включно з Нідерландами, Швецією та Чехією, забезпечують менші обсяги, але демонструють стабільне постачання в рамках розширення ринку.

Аналіз цих даних свідчить про значне диверсифікування постачань електромобілів та поступове зростання впливу глобальних гравців на український ринок. Така структура дозволяє Україні не лише забезпечувати потреби населення та бізнесу в екологічно чистому транспорті, а й формувати стратегічні запаси комерційних електричних автомобілів для підтримки логістики та виробничих процесів у воєнний час.

В умовах воєнного стану імпорт автомобілів в Україну набуває особливого значення, оскільки забезпечує не лише попит населення на особистий транспорт, а й критичну логістичну мобільність для комерційних структур, державних служб і гуманітарних операцій. Підтримка безперервного постачання транспортних засобів, включно з легковими авто, вантажівками та спеціалізованою технікою, стає важливим елементом макроекономічної стабілізації та збереження виробничої активності підприємств у різних регіонах країни.

За останні роки, особливо у період 2022-2024 років, обсяги імпорту автомобілів значно зросли, що відображає як відновлення попиту після початкового шоку війни, так і зміни в структурі постачань. Зросла частка легкових автомобілів для населення та комерційних компаній, а також спеціалізованого транспорту: вантажівок, сідельних тягачів та автомобілів із підвищеною прохідністю, необхідних для підтримки роботи критичних галузей, логістики та оборонних потреб.

Схеми імпорту в умовах війни зазнали суттєвих трансформацій. Поряд зі стандартним комерційним імпортом через митні пункти, активно застосовуються спрощені та пріоритетні процедури митного оформлення, особливо для електромобілів, вантажних авто та спецтехніки. Пільгові тарифи,

звільнення від ПДВ та акцизів на певні категорії транспортних засобів дозволяють швидко поповнювати автопарк країни та оптимізувати витрати імпортерів. Такі заходи сприяють збереженню ліквідності та стійкості українських компаній, стимулюють ділову активність і забезпечують безперервність внутрішніх логістичних ланцюгів.

Структура імпортних поставок формується за принципом комбінування постачальників із різних регіонів: Європа (Польща, Німеччина, Литва) забезпечує якісні легкові та комерційні автомобілі, США - переважно електромобілі та інноваційні моделі, Китай - економічні електрокари та вантажний електротранспорт. Такий диверсифікований підхід знижує ризики, пов'язані з геополітичними або логістичними обмеженнями, і дозволяє гнучко реагувати на коливання попиту.

Важливою складовою є також оптимізація внутрішньої логістики, зокрема транспортування імпортних автомобілів від портів і митних пунктів до дистриб'юторів і кінцевих споживачів. Використання спеціалізованих транспортних компаній, лізингових операторів і програм спільного використання автопарків дозволяє максимально ефективно розподіляти ресурси та забезпечує швидке задоволення попиту.

В умовах воєнного стану організація імпортних поставок автомобілів в Україну зазнала суттєвих змін. Ключовою проблемою стало обмеження роботи морських портів. Порти Маріуполь та частково Одеса були закриті або працювали з обмеженнями через бойові дії, що значно ускладнило прямий морський імпорту. Через це основний обсяг імпортних поставок автомобілів був переорієнтований на сухопутні маршрути через сусідні держави. Найбільший потік імпортних автомобілів, включно з легковими авто, вантажним транспортом та спецтехнікою, проходить через Польщу, що стала ключовим транзитним хабом для України. Автомобілі доставляються морем у безпечні європейські порти, такі як Гданськ, Вісмар або Клайпеда, де вони розвантажуються та перевантажуються на залізничний або автомобільний транспорт для подальшої доставки на територію України.

Литва, Словаччина та Угорщина виконують функцію додаткових маршрутових шляхів, особливо для вантажного транспорту і спеціалізованих автомобілів, включно з сідельними тягачами та спецтехнікою для будівельних і інфраструктурних потреб. Таке перенаправлення логістики дозволяє забезпечити регулярність поставок навіть у разі обмежень на морських шляхах та мінімізувати ризики затримок або пошкоджень вантажу. Залізничний транспорт використовується переважно для масових поставок легкових автомобілів, оскільки він дозволяє перевезти великі обсяги за короткий час, тоді як автотранспорт використовується для оперативної доставки або перевезення спеціалізованого обладнання та техніки.

Внутрішня логістика в Україні організована через комплекс митних пунктів, розподільних центрів та дилерських мереж. Основна частка поставок легкових автомобілів та комерційного транспорту, приблизно 60-70%, надходить через польські митні пункти, що забезпечують контроль, документальне оформлення та транспортні перевезення на внутрішні українські маршрути. Литва постачає близько 15-20%, тоді як Словаччина та Угорщина ще 10-15%, виконуючи роль резервних маршрутів для забезпечення стійкості ланцюгів поставок. Морські порти України, зокрема Одеса, хоча і працюють частково, залишаються важливими для спеціальних поставок великих партій вантажів або автомобілів, що потребують мінімізації сухопутних переміщень. Одеса виконує функцію стратегічного вузла для морського транспорту та перевантаження автомобілів на внутрішній транспорт, зокрема для доставки в центральні та південні регіони країни.

Схематично процес імпорту виглядає наступним чином (2.11):

За структурою обсягів імпорту легкових автомобілів, вантажного транспорту та спецтехніки спостерігається чітка концентрація: легкові автомобілі складають більшість поставок, приблизно 65-70%, вантажні автомобілі 20-25%, а спецтехніка близько 10-15%. Для електромобілів встановлені окремі пільгові режими розмитнення, що стимулює їх імпорт і частково компенсує втрату традиційних джерел постачання. Найбільші

постачальники імпортованих автомобілів у ці роки Польща, США, Литва, Німеччина, Італія та Чехія. Польща утримує лідерство завдяки географічній близькості та розвиненій логістиці, США забезпечують постачання вантажівок і спецтехніки, Німеччина легкових та преміум-класу, Литва та інші країни ЄС виконують роль додаткових транзитних та резервних маршрутів.

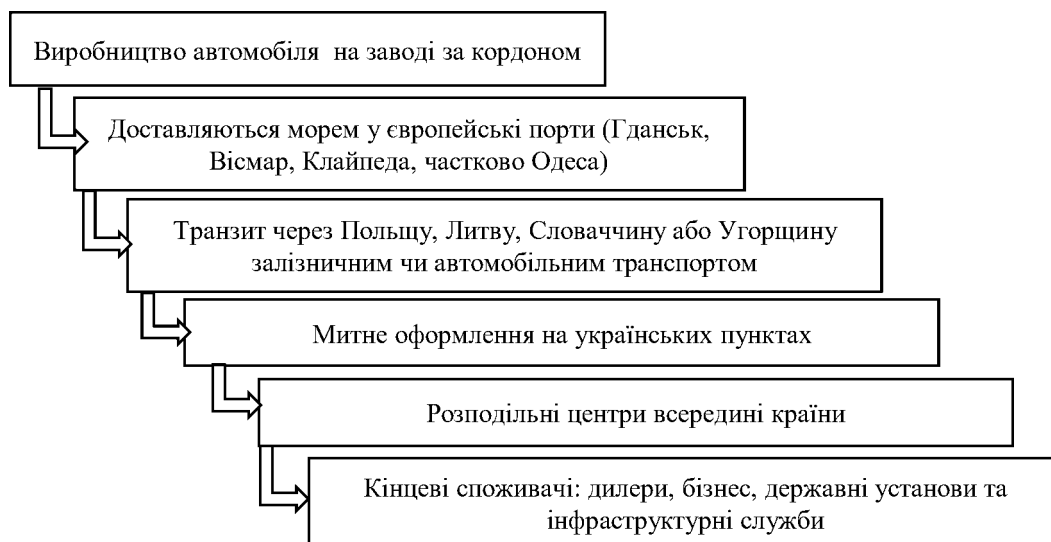


Рис. 2.11. Схема імпортованих поставок автомобілів в Україну

Джерело: побудовано автором на основі [12]

Таким чином, організація імпортованих поставок автомобілів в Україні в умовах війни сформувала гнучку та багаторівневу систему логістики. Вона поєднує морський, залізничний та автомобільний транспорт, ефективно використовує транзит через сусідні держави та внутрішні митні та розподільні інфраструктури. Така система дозволяє зберігати стабільність ринку, поповнювати автопарк легковими, вантажними автомобілями та спецтехнікою, а також стимулювати імпорт електромобілів.

З урахуванням обмежень воєнного часу та часткового блокування морських портів, ця логістична схема забезпечує безперервність постачань і підтримує транспортну, економічну та соціальну інфраструктуру країни, сприяючи стабілізації національної економіки у критичних умовах [53].

Варто підкреслити, що сучасна система імпортованих поставок автомобілів в Україну в умовах війни є прикладом високої адаптивності та гнучкості логістичних ланцюгів. Незважаючи на значні обмеження, пов'язані з частковою

або повною недоступністю морських портів, блокуванням окремих транспортних артерій та загрозою для безпеки перевезень, країні вдалося організувати ефективну альтернативну систему транзиту через сусідні держави, переважно через Польщу, Литву, Словаччину та Угорщину.

Цей механізм забезпечує безперервність постачання різних категорій автомобілів, від легкових моделей до вантажного транспорту та спеціальної техніки, необхідної для підтримки критичної інфраструктури та розвитку економічної діяльності. Важливо, що він також включає інтеграцію електромобілів, стимулюючи використання екологічно чистих технологій та модернізацію національного автопарку.

Окрему роль відіграє внутрішня логістична та митна інфраструктура, яка дозволяє оптимізувати переміщення автомобілів на території країни, контролювати процеси митного оформлення та забезпечувати своєчасну доставку до дилерських мереж, бізнесу та державних установ. Таким чином, сформована схема імпорту не лише підтримує транспортні потреби держави, а й створює умови для стабілізації економіки в умовах воєнного стану, демонструючи важливість комплексного підходу до управління зовнішньоекономічними потоками та транспортною логістикою [51].

У підсумку можна констатувати, що дослідження схем і масштабів імпорту автомобілів в Україну дозволяє не лише оцінити поточну ефективність транспортних поставок, а й окреслити перспективи подальшої оптимізації, покращення координації з міжнародними партнерами та розвитку внутрішньої інфраструктури з урахуванням специфіки воєнного часу. Це створює надійну основу для стратегічного планування та забезпечення безперервного функціонування автомобільного ринку навіть за складних умов.

Висновки до розділу 2.

Аналіз світового автомобільного ринку та його взаємозв'язку з українськими потребами в умовах воєнного стану дозволяє сформувати комплексне уявлення про те, як глобальні тенденції, ринкові позиції країн-лідерів та реальні обсяги імпорتنих потоків впливають на здатність України підтримувати власну транспортну інфраструктуру, забезпечувати комерційні та оборонні потреби, а також зберігати економічну стійкість. Проведене дослідження показало, що світовий автомобільний сектор у 2020-2024 рр. переживає структурні трансформації, зумовлені переходом до електромобільності, зміною географії виробництва, переглядом логістичних маршрутів і посиленням конкуренції між країнами за технологічне лідерство. Ці процеси безпосередньо впливають на ту частку автомобільного ринку, яка є джерелом задоволення українських потреб та формує стратегічні можливості для імпорتنих поставок.

Аналіз ключових тенденцій засвідчив, що сучасний автомобільний ринок демонструє значну нерівномірність розвитку у різних сегментах, але зберігає загальний тренд на зростання. З одного боку, світове виробництво автомобілів після пандемічних та енергетичних шоків поступово стабілізувалося. З іншого зростання електромобільного сектору змінює структуру попиту, формує нові ринки та підвищує конкуренцію між країнами. Наголос на інноваціях, екологічних стандартах та розвитку зарядної інфраструктури став новим фундаментом глобальних ринкових процесів. Базуючись на цих тенденціях, можна стверджувати, що автомобільна індустрія переходить від класичного виробництва до комплексної системи, яка охоплює програмні рішення, енергоефективність, циркулярну економіку та інтеграцію альтернативних видів енергії.

Проаналізувавши ринкові позиції провідних країн-виробників було визначено, що автомобільна галузь має високий рівень концентрації у кількох глобальних центрах. Китай сформувався як головний виробничий та

інноваційний хаб, демонструючи стрімке зростання як у сегменті традиційних авто, так і електромобілів. США зберігають потужні позиції завдяки домінуванню технологічних компаній і високому внутрішньому попиту. Японія, Південна Корея та країни ЄС орієнтуються на якість, експортні потоки та розвиток преміального сегмента, забезпечуючи глобальне поширення своїх брендів. У цьому контексті Україна фактично інтегрована в широкий міжнародний ринок, адже імпортовані автомобілі надходять переважно з країн, що визначають світові стандарти виробництва, безпеки та технологічного оснащення. Це означає, що український автопарк структурно залежить від глобального співвідношення попиту й пропозиції, а отже і від міжнародної економічної кон'юнктури.

Дослідження використання світового автомобільного ринку для забезпечення транспортних потреб України у воєнний час показало, що імпорт автомобілів це один із ключових механізмів компенсації втрат автопарку, задоволення потреб критичної інфраструктури та забезпечення мобільності населення. Війна радикально змінила логістику імпортних потоків: традиційні морські шляхи через порти України були заблоковані, що змусило імпортерів переорієнтуватися на європейські коридори, передусім Польщу, Литву, Румунію та Словаччину. Перевезення через європейські порти суттєво збільшили витрати, але забезпечили критичну безперервність постачання. Таким чином, український імпорт автомобілів фактично адаптувався до нової логістичної реальності, зберігши доступ до світового ринку попри масштабні воєнні обмеження.

Крім того, дослідження показало, що структура імпортних потоків змінилася у бік збільшення частки електромобілів і гібридів, що відповідає глобальним трендам і є важливим елементом майбутньої модернізації української транспортної системи. Водночас попит на вантажні, спеціалізовані та комерційні автомобілі значно зріс через потреби збройних сил, гуманітарних місій, будівельно-відновлювальної інфраструктури та логістичних підприємств. Це підкреслює, що транспортна складова відіграє ключову роль у забезпеченні обороноздатності та функціонування економіки в умовах війни.

Отже, можна стверджувати, що вплив світового автомобільного ринку на транспортні можливості України в умовах війни є визначальним і багатовекторним. По-перше, залежність України від імпорту робить її чутливою до глобальних коливань виробництва, цінових стрибків, зміни торговельних політик і логістичних обмежень. По-друге, структурні зміни в світовій автомобільній індустрії створюють нові можливості, зокрема, у сегменті електромобільності, міжнародного лізингу, військової та спеціальної техніки. По-третє, геополітичні обставини вимагають перегляду підходів до розподілу транспортних потоків, формування нових логістичних коридорів і впровадження адаптивних механізмів державного регулювання імпорту.

РОЗДІЛ 3

ПРАКТИЧНІ НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ ІМПОРТУ АВТОМОБІЛІВ В УКРАЇНУ В УМОВАХ ВІЙНИ

3.1. Удосконалення механізмів залучення іноземних лізингових компаній на ринок України в контексті стимулювання вітчизняного попиту на автомобільному ринку

У сучасних умовах економічного розвитку України, особливо за умов воєнного стану, забезпечення стабільного функціонування автомобільного ринку є одним із критичних напрямів підтримки національної економіки та логістичної інфраструктури. Автомобільний сектор, як ключовий елемент транспортної системи, забезпечує не лише переміщення товарів і людей, а й підтримку виробничих, комерційних та гуманітарних ланцюгів. У цьому контексті надзвичайно важливою стає здатність ринку швидко адаптуватися до змінних умов, підтримувати попит на транспортні засоби та забезпечувати оновлення автопарку підприємств та приватних користувачів.

Одним із ефективних механізмів стимулювання попиту на автомобільному ринку є розвиток лізингових послуг. Лізинг дозволяє споживачам, як фізичним, так і юридичним особам, отримати доступ до сучасних транспортних засобів без необхідності значних одноразових фінансових витрат. Особливо актуально це у воєнний період, коли обмеження імпорту, нестабільність логістики та зростання цін на автомобілі створюють значні фінансові бар'єри для придбання нових транспортних засобів. Лізингові механізми дозволяють розподілити витрати на тривалий термін та стимулюють оборот автомобілів, що, у свою чергу, підтримує виробництво, сервісні послуги та розвиток суміжних галузей [72].

Удосконалення системи залучення іноземних лізингових компаній до українського ринку стає стратегічно важливим завданням. Це дозволяє не лише розширити пропозицію транспортних засобів, включно з легковими авто,

вантажним транспортом та спецтехнікою, а й інтегрувати передові технології управління автопарком, автоматизовані системи фінансування, а також нові моделі електромобілів та гібридних транспортних засобів. У цьому сенсі іноземні компанії можуть забезпечити значне пожвавлення ринку, пропонуючи сучасні продукти та сервіси, які складно або дорого реалізувати виключно силами внутрішніх підприємств.

Важливим аспектом є також підтримка держави у створенні сприятливого законодавчого та фінансового середовища для залучення іноземних лізингових компаній. Спрощення процедур реєстрації, адаптація митно-тарифної політики та податкових норм, впровадження пільгових умов для лізингових контрактів у воєнний час дозволяють зменшити бар'єри входу на ринок та підвищити його привабливість для іноземних інвесторів. Окрім цього, інтеграція українського ринку в міжнародні фінансові та лізингові програми дає можливість залучати додаткові ресурси та забезпечувати більш гнучкі умови фінансування для підприємств та громадян [55].

Таким чином, удосконалення механізмів залучення іноземних лізингових компаній є не просто економічним інструментом стимулювання попиту, а й важливим фактором стабілізації автомобільного ринку, підтримки логістичної інфраструктури та забезпечення безперебійної роботи бізнесу в умовах воєнного часу. Це створює передумови для подальшого розвитку автомобільної галузі, сприяє поширенню інноваційних технологій та формує основу для масштабного оновлення автопарку як комерційного, так і приватного сегмента.

Лізингові компанії відіграють надзвичайно важливу роль у розвитку автомобільного ринку, оскільки вони забезпечують суттєве спрощення доступу до транспортних засобів як для бізнесу, так і для приватних споживачів. Основна перевага лізингу полягає в тому, що він дозволяє користуватися автомобілем без необхідності одноразового капітального вкладення великої суми коштів. Це особливо важливо для малого та середнього бізнесу, який потребує оновлення автопарку для підтримки операційної діяльності, доставки товарів або виконання

сервісних замовлень, але не має змоги інвестувати значні обсяги власного капіталу у покупку нових автомобілів.

Крім того, лізингові програми стимулюють попит на автомобілі, оскільки розподіляють фінансове навантаження на тривалий період, що робить транспортні засоби доступними для ширшого кола користувачів. Для населення це відкриває можливість швидкого оновлення особистого автопарку та доступу до сучасних моделей, включно з електромобілями та гібридними транспортними засобами, без необхідності накопичувати значні кошти на покупку автомобіля повністю. Для підприємств це механізм ефективного управління автопарком, оптимізації витрат на експлуатацію, обслуговування та модернізацію транспортних засобів.

Лізинг також створює мультиплікативний ефект у економіці: зростання попиту на транспортні засоби стимулює виробництво, розвиток сервісних послуг, технічного обслуговування, логістики та страхування. Таким чином, лізингові компанії виступають важливим елементом у формуванні стабільного та ефективного автомобільного ринку, забезпечуючи його динаміку навіть у складних економічних умовах [69].

Особливо критичною стає роль лізингу в умовах воєнного стану, коли імпорту автомобілів обмежений, а логістичні потоки значною мірою зміщені. Потреба у швидкому оновленні автопарку комерційного транспорту та спецтехніки стає ключовою для підтримки безперебійної роботи бізнесу, постачання товарів і гуманітарної допомоги. Лізингові компанії дозволяють підприємствам оперативно реагувати на зміни ринкової ситуації, швидко отримувати необхідні транспортні засоби та уникати великих одноразових витрат, що значно підвищує фінансову стійкість бізнесу.

Залучення міжнародних лізингових компаній до українського ринку має стратегічне значення, оскільки вони можуть пропонувати більш гнучкі фінансові продукти, сучасні моделі автомобілів, а також передові технології управління автопарком і фінансування. Це сприяє не лише підтримці стабільності ринку та стимулюванню попиту, а й інтеграції українського автомобільного ринку у

глобальні тенденції, зокрема у сфері електромобілів, гібридних транспортних засобів та безпілотних технологій.

Таким чином, лізингові компанії виступають не просто фінансовими посередниками між виробником та споживачем, а ключовими агентами розвитку автомобільного ринку, забезпечуючи доступність транспорту, оновлення автопарку та стабільність економічної діяльності підприємств та населення навіть за умов кризових викликів, зокрема воєнного часу [76].

У період 2020-2023 років лізингова активність на українському автомобільному ринку демонструвала досить динамічні коливання, що відображали загальні економічні та політичні умови, а також структурні зміни у сфері фінансування автомобілів. У 2020 році частка лізингових операцій серед нових легкових автомобілів становила приблизно 13%, тоді як серед комерційного транспорту цей показник сягав 11,6%. Це свідчить про помітну роль лізингу як механізму забезпечення доступу до автомобілів для бізнесу та фізичних осіб навіть в умовах невизначеності, зумовленої пандемією та її економічними наслідками.

У 2021 році ринок показав зростання проникнення лізингу, досягнувши 15,3% серед легкових автомобілів та 8,5% серед комерційних транспортних засобів. Така динаміка демонструє підвищений інтерес підприємств і споживачів до фінансових інструментів, що дозволяють оновлювати автопарк без значного одноразового капіталу, а також вказує на ефективність роботи українських лізингових компаній у стимулюванні попиту.

У 2022 році, на відміну від попередніх періодів, спостерігалось різке зниження активності на ринку лізингу, що було безпосередньо пов'язано з початком повномасштабної війни, руйнуванням логістичних ланцюгів та зупинкою значної частини бізнес-процесів. Частка лізингу серед нових легкових автомобілів у цей період становила близько 10%, що відображає як зменшення платоспроможності населення, так і суттєві ризики для компаній, які надавали фінансування. У сегменті легкого комерційного транспорту частка лізингових операцій у 2022 році оцінюється на рівні приблизно 7,2%. Попит знизився

переважно через невизначеність у сфері торгівлі, транспорту та логістики, але потреба в оновленні транспортних засобів у критично важливих галузях усе ще зберігалася.

У 2023 році частка лізингу серед нових легкових автомобілів склала близько 10,5%, комерційного транспорту 7,8%, що все ще дещо нижче, ніж у довоєнний період. Це пояснюється комплексом факторів, включаючи воєнні дії, обмеження імпорту та зміщення логістичних потоків, що безпосередньо вплинуло на доступність фінансових продуктів і здатність споживачів та бізнесу користуватися лізинговими програмами. Водночас, навіть за таких складних умов, лізинг залишається важливим інструментом для підтримки стабільності автомобільного ринку та оновлення автопарку, особливо у сегменті комерційного транспорту, який забезпечує критичну логістику та функціонування бізнесу.

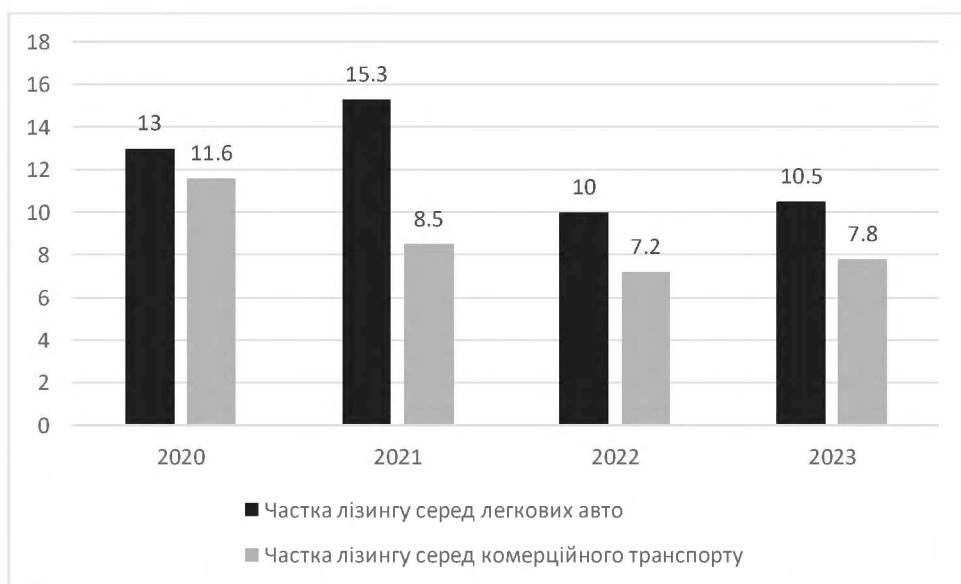


Рис. 3.1. Частка лізингу легкових автомобілів та комерційного транспорту від загальних продажів автомобілів, 2020-2023 рр., %

Джерело: побудовано автором на основі [46]

Таким чином, аналіз даних за 2020-2023 роки свідчить про те, що лізингова форма фінансування залишається ключовим механізмом стимулювання попиту на автомобільному ринку України. Попри коливання частки лізингу через зовнішні та внутрішні фактори, цей інструмент демонструє стабільну значущість

для розвитку автомобільної галузі, підтримки бізнесу та забезпечення мобільності населення. Його роль особливо помітна в умовах воєнного стану, коли потреба у швидкому оновленні автопарку та забезпеченні безперебійної логістики стає критичною.

В Україні лізинговий ринок автомобілів представлений рядом ключових компаній, які забезпечують широкий спектр послуг як для фізичних осіб, так і для корпоративних клієнтів. Ці компанії виконують важливу роль у підтримці економічної стабільності, стимулюванні попиту на автомобілі та оновленні автопарку вітчизняних підприємств, що особливо актуально в умовах воєнного стану. До провідних українських лізингових компаній можна віднести такі структури, як УкрЛізинг, ОТП Лізинг, Форвард Лізинг, Альфа Лізинг, IdeaBank Лізинг, Кредо Лізинг та ПриватБанк Лізинг (додаток Б).

Компанія УкрЛізинг є однією з найбільших на ринку, що надає комплексні лізингові послуги для легкових та комерційних автомобілів, спецтехніки і вантажного транспорту. У своїй діяльності компанія орієнтується на корпоративний сегмент, пропонуючи індивідуальні фінансові моделі, включно з розстрочкою платежів та програмами оновлення автопарку підприємств. Завдяки гнучкій системі оцінки ризиків та сучасним сервісним рішенням, УкрЛізинг здатен підтримувати високий рівень клієнтської лояльності та забезпечувати швидке оформлення договорів навіть в умовах обмеженого імпорту.

ОТП Лізинг спеціалізується на обслуговуванні малого та середнього бізнесу, надаючи доступ до легкових автомобілів, комерційного транспорту та вантажівок. Компанія активно впроваджує цифрові інструменти для прискорення процесів лізингового оформлення та контролю за платежами, що дозволяє клієнтам оптимізувати витрати та оперативно оновлювати автопарк. Особливо важливо, що під час воєнних дій компанія адаптувала свої фінансові програми, зменшивши авансові платежі та спрощуючи умови схвалення заявок.

Форвард Лізинг відома широким асортиментом пропозицій для комерційного транспорту та вантажних автомобілів, включаючи спеціалізовану техніку для логістики та будівельних робіт. Компанія пропонує гнучкі програми

фінансування, які враховують сезонність діяльності клієнтів, а також ризики, пов'язані з воєнними обставинами, що дозволяє бізнесу підтримувати безперебійну роботу автопарку без значного одноразового капіталу [57].

Альфа Лізинг та ПриватБанк Лізинг надають як фізичним особам, так і підприємствам можливість придбання автомобілів у лізинг з мінімальними початковими внесками та тривалими графіками платежів. Їхні послуги включають не лише класичний фінансовий лізинг, а й операційний лізинг, страхові пакети, технічне обслуговування та консультаційні сервіси, що особливо цінно для малих і середніх підприємств, які прагнуть оптимізувати витрати на транспорт.

IdeaBank Лізинг та Кредо Лізинг активно працюють у сегменті легкових автомобілів, пропонуючи нові моделі, включно з електромобілями та гібридними авто, що відповідає сучасним тенденціям декарбонізації та енергетичної ефективності. Їхні програми передбачають індивідуальні ставки, пільгові умови для стартапів та державних підприємств, а також швидке узгодження угод, що дозволяє оперативно реагувати на потреби ринку, навіть за умов зупинки частини логістичних каналів через війну.

Варто зазначити, що українські лізингові компанії мають значний потенціал для залучення міжнародних інвесторів та партнерів. Співпраця з європейськими та американськими лізинговими компаніями може забезпечити додаткові ресурси для розширення автопарку, впровадження сучасних моделей електромобілів, а також обслуговування вантажного та спеціального транспорту. У воєнних умовах це особливо важливо, адже швидкість і надійність лізингових операцій безпосередньо впливають на стабільність логістики, бізнес-процесів та загальну мобільність економіки країни [68].

Українські лізингові компанії не лише забезпечують доступ до автомобілів для бізнесу та населення, а й виступають ключовими гравцями у підтримці економічної стабільності в умовах війни. Вони формують основу для розвитку транспортної інфраструктури, стимулюють попит на автомобілі та надають можливість оновлення автопарку без значного одноразового капіталу, що є

критично важливим для ефективного функціонування економіки та забезпечення логістичних потреб країни.

Потенціал для міжнародного залучення лізингових компаній в Україні є досить значним, особливо в умовах війни, коли країна потребує швидкого оновлення автопарків, підтримки комерційного транспорту та забезпечення стабільності логістичних і транспортних процесів. В умовах обмеженого внутрішнього капіталу та нестабільної економічної ситуації, залучення міжнародних фінансово-лізингових структур може стати одним із ключових інструментів стимулювання ринку та підтримки економіки. Найбільш перспективними є компанії з країн Європи та США, які мають великий досвід роботи з різними сегментами автопарків, включно з легковими автомобілями, вантажними транспортними засобами, спецтехнікою та електромобілями. Такі компанії мають добре відпрацьовані механізми управління ризиками, системи обслуговування та повернення активів, що дозволяє ефективно працювати навіть у нестабільних умовах [77].

На сьогодні на українському ринку автомобільного лізингу вже представлені кілька міжнародних компаній, діяльність яких має істотний вплив на розвиток галузі. До таких компаній належать ALD Automotive, LeasePlan, DLL Group, BNP Paribas Leasing Solutions та UniCredit Leasing (додаток В). Їхня присутність забезпечує не лише доступ бізнесу та населення до сучасних автомобілів, але й впровадження міжнародних стандартів управління автопарками, сервісного обслуговування та фінансового контролю.

ALD Automotive, французька лізингова компанія, присутня в Україні з 2010-х років і спеціалізується на фінансовому та операційному лізингу легкових автомобілів і комерційного транспорту. Компанія надає комплексні послуги управління автопарками для корпоративних клієнтів, включно з обслуговуванням, страхуванням, моніторингом витрат пального та плануванням заміни автомобілів. ALD Automotive активно підтримує впровадження електромобілів, пропонуючи фінансування нових моделей та гібридних

автомобілів, що відповідає глобальним тенденціям переходу на «зелені» технології.

LeasePlan, голландська компанія, представлена в Україні через партнерські структури та працює на корпоративному сегменті з великими автопарками. Її послуги включають операційний лізинг, управління парком автомобілів, надання електромобілів і гібридів для бізнесу та державних організацій, а також комплексне обслуговування, що охоплює страхування, сервісне обслуговування та супровід документації. LeasePlan відома своєю системою моніторингу автопарків, що дозволяє оптимізувати витрати компаній на утримання транспорту та знижувати ризики пошкоджень чи неефективного використання автомобілів [63].

DLL Group, також із Нідерландів, спеціалізується на фінансуванні комерційних транспортних засобів, вантажних автомобілів, спецтехніки та обладнання для бізнесу. В Україні компанія працює з великими корпораціями, надаючи комплексні рішення, що включають фінансовий лізинг, страхування та технічне обслуговування автопарків. DLL Group активно підтримує сегмент вантажних електромобілів, що стає все більш актуальним у контексті енергетичної трансформації та зростання попиту на екологічний транспорт.

BNP Paribas Leasing Solutions присутня в Україні через партнерські фінансові установи та пропонує широкий спектр лізингових продуктів: від легкових автомобілів для малого бізнесу до комерційного транспорту та спеціальної техніки для великих підприємств. Компанія надає не лише фінансування, а й консультації з оптимізації автопарків, страхування та управління витратами на транспортні засоби.

UniCredit Leasing, італійська компанія, забезпечує фінансування легкових автомобілів, вантажного транспорту та спеціальної техніки, активно працює з корпоративними клієнтами, надає комплексні послуги з управління автопарками та розробки фінансових схем для оновлення автопарку без значного одноразового капіталу. UniCredit Leasing відома своєю гнучкістю у структурі лізингових платежів та можливістю індивідуального підходу до клієнтів.

Діяльність цих міжнародних компаній вже зараз формує стандарти ринку лізингу в Україні: впроваджуються сучасні системи управління автопарками, цифрові платформи для моніторингу транспортних засобів, страхові продукти для мінімізації ризиків, а також комплексні рішення для корпоративних клієнтів. Присутність таких компаній дозволяє українському ринку швидше адаптуватися до нових вимог, оновлювати автопарки без значних одноразових витрат, забезпечувати доступність сучасних автомобілів та електромобілів для бізнесу та населення.

Зараз міжнародні лізингові компанії грають ключову роль у підтримці стабільності українського автомобільного ринку, сприяючи розвитку корпоративного сегменту, модернізації автопарків та інтеграції сучасних технологій управління транспортними засобами. Їхня діяльність закладає основу для подальшого масштабного залучення потенційних іноземних лізингових компаній та стимулює розвиток внутрішнього ринку навіть в умовах обмеженого імпорту та воєнного стану.

Проте існують і певні бар'єри для роботи міжнародних лізингових компаній в Україні. Основними викликами є політична та безпекова нестабільність, що підвищує ризики втрат і ускладнює прогнозування прибутковості. Регуляторні та юридичні складнощі, включаючи складне митне оформлення, нестабільні податкові правила та адміністративні перепони, можуть уповільнити або ускладнити вихід на ринок. Логістичні проблеми, пов'язані з обмеженими транспортними маршрутами та частково заблокованими портами, також створюють додаткові ризики для постачання нових автомобілів. Крім того, економічна невизначеність, коливання валютного курсу та рівня інфляції ускладнюють планування фінансових потоків та оцінку ефективності лізингових операцій [70].

Для підвищення привабливості українського ринку для міжнародних лізингових компаній необхідно створити стабільну та прозору нормативно-правову базу, забезпечити юридичний захист лізингових угод та впровадити механізми спрощеної реєстрації та викупу автомобілів після завершення лізингу.

Важливими є також податкові та фінансові стимули, такі як зниження ПДВ або надання пільг для лізингу електромобілів, а також участь держави у гарантуванні частини лізингових контрактів. Додатково, розвиток інфраструктури обслуговування, сервісів, логістики та підтримка «зелених» технологій значно підвищують привабливість ринку для іноземних інвесторів і створюють умови для стабільного зростання.

Тому залучення міжнародних лізингових компаній до українського ринку є перспективним і стратегічно важливим кроком. Це не лише стимулює попит на автомобільні засоби, але й сприяє модернізації автопарків, впровадженню сучасних технологій управління транспортними активами та підтримує стабільність економіки в умовах війни. Міжнародний досвід, фінансові ресурси та інноваційні рішення лізингових компаній можуть стати ключовим чинником розвитку українського автолізингу, створюючи передумови для подальшого зростання ринку та інтеграції в глобальні транспортні і технологічні тренди.

Удосконалення механізмів залучення іноземних лізингових компаній на український автомобільний ринок є ключовим інструментом стимулювання попиту та модернізації автопарків як у корпоративному, так і в приватному сегменті. В умовах воєнного стану доступ до сучасних транспортних засобів є обмеженим через логістичні труднощі, зменшення обсягів імпорту та пошкодження інфраструктури, що підкреслює необхідність впровадження ефективних заходів для залучення міжнародних фінансових структур. Серед таких заходів можна виділити три основні напрямки: фінансові стимули, законодавчі та регуляторні кроки, а також міжнародні партнерства [56].

Фінансові стимули виступають важливою складовою політики залучення іноземних лізингових компаній. Державні гарантії дозволяють мінімізувати ризики для міжнародних компаній, які розглядають можливість виходу на український ринок, особливо у контексті нестабільності економічної та політичної ситуації. Пільгові кредитні умови, що можуть надаватися через державні банки або програми підтримки бізнесу, здешевлюють фінансування лізингових операцій та роблять інвестиції у вітчизняний автопарк більш

привабливими для іноземних гравців. Наприклад, впровадження програми державних гарантій на 70% вартості нового автомобіля для лізингових операцій дозволяє зменшити кредитний ризик для іноземних компаній, які надають фінансування малому та середньому бізнесу. Додатково важливим є страхування ризиків, зокрема пов'язаних із пошкодженням автомобілів під час транспортування або ризиком неплатежів, що дозволяє лізинговим компаніям більш впевнено оцінювати економічну доцільність своєї діяльності.

Законодавчі та регуляторні кроки формують правову основу для діяльності іноземних лізингових компаній і визначають, наскільки швидко та ефективно вони можуть інтегруватися у вітчизняну економіку. Спрощення процедур реєстрації та ліцензування, наприклад через запровадження електронного кабінету лізингової компанії та автоматичної реєстрації договорів, дозволяє скоротити бюрократичні бар'єри та зменшити витрати часу на початкову організацію діяльності. Адаптація податкової політики, зокрема зниження ставки ПДВ на лізингові автомобілі або надання податкових пільг для іноземних компаній, що інвестують у фінансування автопарків, сприяє зростанню інвестиційної привабливості ринку. Як практичний приклад, у 2023 році було впроваджено пільговий режим ПДВ на імпорт електромобілів у лізинг, що дозволило міжнародним компаніям залучити до 20% більше контрактів порівняно з попереднім роком [64].

Міжнародні партнерства можуть бути як прямі програми співпраці з міжнародними банками та лізинговими компаніями, так і спільні проекти з українськими виробниками автомобілів, що дозволяють синергійно поєднати фінансові ресурси, технології та знання ринку. Наприклад, створення спільної платформи між українською компанією та європейською лізинговою структурою для корпоративних автопарків дозволило скоротити час на оформлення договору лізингу з 14 до 3 днів та зменшити початкові витрати клієнта на 15%. Такі партнерства також сприяють впровадженню передових технологій управління автопарками, електромобільної інфраструктури та безпілотних транспортних рішень.

В цілому, комплексне поєднання фінансових стимулів, регуляторних кроків і міжнародних партнерств формує сприятливий клімат для активного залучення іноземних лізингових компаній на український ринок. Конкретні механізми, такі як державні гарантії, пільгове ПДВ, електронна реєстрація договорів та створення спільних платформ, дозволяють не лише забезпечити швидкий доступ до сучасних автомобілів, а й стимулювати розвиток вітчизняного ринку, підтримати економічну стабільність у складних умовах воєнного стану, модернізувати автопарки бізнесу та державних структур, а також інтегрувати Україну у глобальні лізингові та фінансові системи.

Особливу увагу слід приділити стратегічній взаємодії держави та міжнародних фінансових структур у контексті адаптації до умов воєнного стану. Крім безпосередніх фінансових стимулів, важливим елементом є формування прозорого та передбачуваного середовища для іноземних інвесторів. Це передбачає не лише спрощення бюрократичних процедур, а й створення системи моніторингу ризиків та оперативного реагування на форс-мажорні обставини, які характерні для воєнного періоду. Наприклад, держава може запровадити спеціальні механізми страхування ризиків втрати або пошкодження автомобілів під час транспортування через території, де тривають бойові дії або спостерігаються логістичні ускладнення. Такі кроки дозволяють лізинговим компаніям більш гнучко планувати свої фінансові потоки та забезпечувати стабільність на ринку [58].

Додатковим аспектом є розвиток електронних платформ для укладання та адміністрування лізингових договорів. В умовах війни це стає критично важливим, оскільки дозволяє знизити залежність від фізичної присутності клієнтів і скоротити час оформлення угод. Використання електронних підписів, онлайн-калькуляторів платежів і автоматизованих систем обліку забезпечує швидкий доступ до фінансування та підвищує привабливість українського ринку для міжнародних компаній.

Також варто зазначити, що активне залучення іноземних лізингових компаній стимулює конкуренцію на ринку, що веде до зниження фінансового

навантаження на кінцевого споживача, сприяє модернізації автопарків бізнесу та державних установ, а також розширює доступ до сучасних технологій, включаючи електромобілі та гібридні моделі. В умовах воєнного стану такі заходи набувають особливої значущості, адже забезпечують оперативне оновлення автопарків, підтримують логістику та економічну мобільність державних і приватних структур.

Поєднання фінансових стимулів, законодавчих спрощень, страхових механізмів та електронних платформ створює комплексний інструментарій, який не лише забезпечує залучення міжнародних лізингових компаній, але й сприяє стабілізації автомобільного ринку, підтримці економічної діяльності та інтеграції України у глобальні лізингові та фінансові системи.

Практичні моделі залучення лізингових механізмів на автомобільний ринок добре демонструють досвід багатьох європейських країн, де стратегічне використання лізингу стимулювало попит на автомобілі та сприяло оновленню автопарків. Наприклад, у Польщі та Чехії державні програми підтримки лізингу дозволили значно збільшити частку автомобілів, придбаних через фінансовий та оперативний лізинг. Зокрема, у Польщі було впроваджено пільгові кредитні умови для малих і середніх підприємств, що дозволяло бізнесу оновлювати комерційні автопарки без великих одноразових капіталовкладень. У Чехії, крім фінансових стимулів, активно застосовували короткострокові лізингові контракти для вантажного та спеціального транспорту, що давало можливість оперативно адаптувати автопарк підприємств під змінні логістичні потреби та сезонні коливання замовлень [67].

Німеччина демонструє приклад комплексного підходу, де державні програми субсидованого лізингу інтегрують підтримку електромобілів та гібридних транспортних засобів. Завдяки цим програмам, компанії отримують можливість придбати сучасні автомобілі з низьким рівнем шкідливих викидів, водночас зменшуючи навантаження на бюджет і підтримуючи екологічну політику. Механізми передбачають пільгові ставки лізингу, компенсацію частини процентних платежів, а також додаткові податкові пільги, що стимулює

як бізнес, так і населення переходити на більш сучасні та ефективні транспортні засоби.

Для України у воєнний час такі моделі можна адаптувати, враховуючи специфіку умов імпорту та логістики. Зокрема, ефективними можуть стати короткострокові лізингові контракти для комерційного транспорту, які дозволяють швидко оновлювати автопарк підприємств, що працюють у критично важливих галузях: доставка продовольства, паливо та логістика гуманітарних вантажів. Такі контракти дають змогу підприємствам не утримувати значний капітал у транспорті, а оперативно реагувати на зміни в доступності імпортованих авто та на транспортну інфраструктуру, яка обмежена через закриті порти чи зруйновані дороги.

Ще одним напрямом є впровадження програм субсидованого лізингу для електромобілів, що дозволяє заохочувати придбання сучасних, екологічно чистих транспортних засобів навіть у умовах обмеженого бюджету. Наприклад, часткове покриття державою вартості лізингових платежів або зменшення ставок страхових внесків для електромобілів сприятиме зростанню їхньої частки на українському ринку. Це одночасно стимулює технологічну модернізацію, зменшує залежність від традиційного палива та підтримує сталий розвиток транспортної системи країни [75].

Адаптація перевірених міжнародних моделей лізингу з урахуванням воєнного стану в Україні може не лише стабілізувати ринок автомобілів, а й забезпечити ефективне використання ресурсів підприємств та громадян, сприяти оновленню автопарків, підвищенню мобільності та оперативності логістичних процесів у критично важливих секторах економіки.

Отже, залучення іноземних лізингових компаній є одним із ключових інструментів стимулювання вітчизняного автомобільного ринку, особливо в умовах воєнного стану. Використання сучасних моделей лізингу, як короткострокових контрактів для комерційного транспорту, так і програм субсидованого лізингу для електромобілів, дозволяє забезпечити оперативне оновлення автопарків, розширити доступність транспортних засобів для бізнесу

та населення та мінімізувати одноразові капіталовкладення. Досвід зарубіжних країн демонструє ефективність таких механізмів у стимулюванні попиту та підтримці стабільності ринку, що є особливо актуальним для України, де обмежені логістичні потоки, закриті порти та воєнні ризики створюють додаткові виклики для забезпечення транспортних потреб держави. Впровадження комплексної політики залучення іноземних лізингових компаній може стати вагомим фактором підвищення ефективності ринку та підтримки економічної стабільності в умовах війни, а також сприяти розвитку інноваційних та екологічно чистих видів транспорту.

3.2. Оптимізація митно-тарифної та нетарифної політики щодо імпорту автомобілів в Україну в умовах війни

Митно-тарифна та нетарифна політика відіграє надзвичайно важливу роль у забезпеченні стабільності автомобільного ринку, особливо в умовах воєнного стану. Вона визначає економічні умови, за яких імпортери можуть доставляти автомобілі на внутрішній ринок, встановлює фінансові рамки для сплати мит, податків та інших зборів, а також впливає на загальну вартість автомобілів для кінцевого споживача. У мирний час митно-тарифна політика здебільшого спрямована на балансування доходів державного бюджету та стимулювання розвитку національного виробництва, водночас забезпечуючи певний рівень доступності транспортних засобів для населення та бізнесу. Проте у воєнний час ситуація ускладнюється, і саме митна політика стає ключовим інструментом підтримки ринку та економіки загалом. Від своєчасного та ефективного регулювання митних платежів, а також від гнучкості у застосуванні пільг залежить можливість імпортувати достатню кількість автомобілів, необхідних для підтримки логістики, комерційних перевезень і оперативного оновлення автопарку, що особливо актуально для критичних секторів економіки.

Специфіка воєнного часу створює додаткові складнощі для автомобільного ринку. Через бойові дії та окупацію частини територій, де розташовані ключові порти, практично всі морські перевезення стали обмеженими або неможливими. Відповідно, значна частина імпорту зміщується на західний кордон, зокрема через Польщу, Словаччину, Румунію та інші суміжні країни. Це призводить до концентрації логістичних потоків на окремих пунктах пропуску, створюючи значні навантаження на митні служби та збільшуючи час очікування при розмитненні автомобілів. Також відзначається обмеження загального обсягу поставок через логістичні складнощі, високі транспортні витрати та потребу у швидкій адаптації до змінених маршрутів доставки. У цих умовах важливість ефективної митно-тарифної та нетарифної політики зростає: від неї залежить, наскільки оперативно автомобілі потрапляють на внутрішній ринок та який фінансовий тягар несе кінцевий споживач.

Оптимізація митних процедур та тарифів безпосередньо впливає на доступність автомобілів для населення, бізнесу та комерційного транспорту. Зменшення митних ставок, спрощення процедур розмитнення, впровадження електронного декларування та пільг для певних категорій транспортних засобів дозволяє скоротити час очікування, знизити витрати імпортерів і, як наслідок, зменшити кінцеву ціну автомобілів. Це стимулює попит на автомобілі, сприяє оновленню автопарків, підвищує мобільність підприємств і населення та зменшує залежність економіки від зношеного транспорту. Крім того, ефективна митна політика забезпечує економічну стабільність у цілому, оскільки дозволяє державі контролювати надходження валютних ресурсів, підтримувати роботу транспортної інфраструктури та забезпечувати безперервне функціонування критичних секторів економіки, таких як доставка гуманітарної допомоги, комерційні перевезення та логістика [62].

Митно-тарифна та нетарифна політика у воєнний час є не просто регуляторним механізмом, а стратегічним інструментом підтримки економіки, який забезпечує баланс між доступністю автомобілів, фінансовим

навантаженням на споживача і стабільністю внутрішнього ринку. Її оптимізація дозволяє адаптувати ринок до нових реалій, забезпечує ефективність логістичних процесів і створює передумови для подальшого розвитку автомобільного сектору в умовах невизначеності.

Аналіз існуючої митно-тарифної політики України щодо імпорту автомобілів показує, що вона має комплексний характер та включає як базові ставки ввізного мита, так і різноманітні пільги, що застосовуються до окремих категорій транспортних засобів. Для легкових автомобілів базове ввізне мито до початку воєнних дій (2021-2022 роки) становило 10% від митної вартості транспортного засобу, при цьому діяли пільги для електромобілів - звільнення від сплати ПДВ та мита, що стимулювало розвиток ринку електротранспорту. Вантажні автомобілі обкладалися базовим митом у межах 10-15%, а спеціальна техніка в середньому 5-10%, залежно від класу та призначення, з урахуванням стимулюючих пільг для сільськогосподарської та комунальної техніки.

Після початку війни у 2022 році митна політика зазнала значних змін, що були продиктовані необхідністю підтримки ринку та забезпечення критичної мобільності підприємств і населення. Одним із ключових кроків стало розширення пільгових режимів на імпорт легкових та вантажних електромобілів, а також сідельних тягачів з електричним двигуном. У 2022-2023 роках спостерігалася тимчасова ставка мита 0% для цих категорій транспортних засобів, при цьому ПДВ також знижувався або повністю скасовувався на термін дії воєнного стану. Це дало змогу підтримати попит на екологічно чистий транспорт і сприяло частковій модернізації автопарків підприємств, які забезпечують логістику та комерційні перевезення.

Структура сплати мит та ПДВ в умовах війни демонструє значні коливання залежно від категорії автомобілів. Так, за даними Державної митної служби України, у 2022 році обсяг сплаченого ПДВ від ввезення легкових автомобілів становив близько 2,1 млрд грн, тоді як у 2023 році, завдяки пільговому режиму для електромобілів, цей показник знизився до приблизно 1,2 млрд грн. Вантажні автомобілі та спеціальна техніка у 2022 році сплатили в середньому 1,5 млрд грн

мит та ПДВ, у 2023 році цей показник знизився до 1,0 млрд грн унаслідок тимчасового зменшення ставок і спрощення процедур розмитнення. Такий тренд демонструє, що державні пільги та адаптовані тарифи безпосередньо впливають на обсяг фінансових надходжень і стимулюють зростання імпорту критично важливого транспорту у воєнний період [9].

Варто зазначити, що митно-тарифна політика включає також нетарифні обмеження та адміністративні заходи, що впливають на швидкість і ефективність розмитнення. До них належать процедури попереднього декларування, обов'язкова подача комплексу документів при перетині кордону, вимоги до сертифікації технічного стану та екологічності автомобілів. Після 2022 року ці процедури були адаптовані для прискорення розмитнення через західний кордон (Польща, Словаччина, Румунія), що дозволило зменшити затримки в логістичних потоках і підвищити оперативність постачання автомобілів на внутрішній ринок.

Аналіз існуючої митно-тарифної політики свідчить про її гнучкість та здатність адаптуватися до умов воєнного часу. Оптимальне поєднання базових ставок, пільгових режимів та спрощених процедур розмитнення дозволяє забезпечити стабільність автомобільного ринку, підтримати оновлення автопарків, стимулювати імпорт критично важливого транспорту та сприяти економічній стійкості країни в умовах війни. Ефективне поєднання тарифних і нетарифних механізмів забезпечує баланс між фінансовими надходженнями до бюджету та доступністю автомобілів для бізнесу і населення, що є ключовим фактором функціонування транспортної системи та логістики держави.

У контексті воєнного стану в Україні нетарифні механізми стали ключовим інструментом забезпечення стабільності автомобільного ринку та підтримки ефективного імпорту транспортних засобів. Однією з найважливіших складових цих механізмів є спрощені процедури розмитнення, які передбачають прискорене оформлення документів та скорочення бюрократичних кроків для імпортованих автомобілів. Це особливо актуально в умовах обмеженого пропуску портів та зсуву логістичних потоків на західний кордон, коли затримки

у процедурі розмитнення можуть значно впливати на попит і доступність транспортних засобів. Завдяки таким спрощенням компанії можуть скоротити час від прибуття автомобіля до його фактичної експлуатації на ринку, що безпосередньо впливає на оновлення автопарків, особливо комерційного транспорту, який критично необхідний для перевезення товарів та підтримки економічних ланцюгів [65].

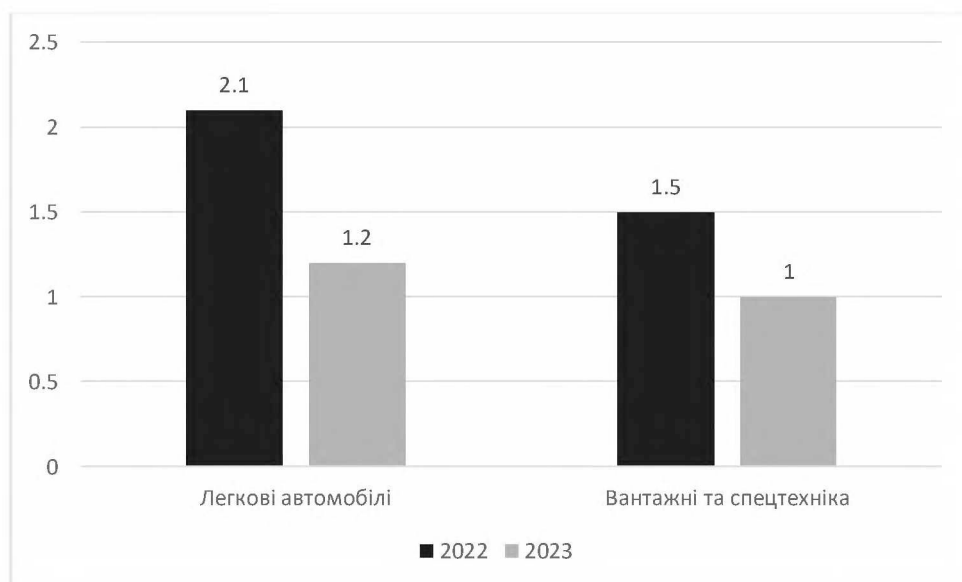


Рис. 3.2. Обсяг сплаченого ПДВ та мита на імпорт автомобілів, 2022-2023 рр., млрд. грн.

Джерело: побудовано автором на основі [11]

Другим важливим інструментом є використання електронних платформ для митного декларування. Цифровізація процесів дозволяє скоротити людський фактор, зменшити ризики помилок і корупційних схем, а також прискорити процес обробки документів. Для підприємств, які імпортують великі партії автомобілів або здійснюють регулярні поставки, електронне декларування забезпечує можливість планувати логістику більш ефективно, адже інформація про оформлення митних документів надходить в режимі реального часу, дозволяючи оперативно реагувати на зміни в термінах поставок.

Ще одним важливим нетарифним механізмом є застосування митних гарантій та депозитних систем для комерційного транспорту. Ці інструменти дозволяють імпортерам тимчасово вивільнити обігові кошти, сплачуючи гарантії

або депозити замість повного митного платежу на момент прибуття автомобіля. Це особливо критично для компаній, які задіяні у перевезенні вантажів, забезпеченні логістичних ланцюгів та доставці гуманітарних вантажів у регіони, що постраждали від війни. Завдяки такій системі підприємства можуть швидше вводити транспортні засоби в експлуатацію, не заморожуючи значні фінансові ресурси, що сприяє стабільності та функціонуванню ринку.

В умовах сучасних викликів також особливої уваги заслуговують регуляторні нововведення щодо електромобілів та гібридних автомобілів, які включають пільги на ПДВ, акцизи та мито. Такі заходи не лише стимулюють імпорт більш екологічних транспортних засобів, але й сприяють зменшенню витрат кінцевого споживача, роблячи електромобілі більш доступними як для бізнесу, так і для населення. Наприклад, у 2025 році введено спеціальний пільговий режим для легкових електромобілів, що передбачає звільнення від ПДВ та мита, а також сплату акцизного збору за мінімальною ставкою залежно від потужності батареї. Для вантажних електромобілів і сідельних тягачів також застосовуються пільги на мито та ПДВ, що значно знижує бар'єри для їхнього імпорту та сприяє оновленню автопарків комерційного транспорту [59].

Загалом, використання нетарифних механізмів у поєднанні зі спрощенням процедур, цифровізацією та спеціальними регуляторними пільгами створює комплексну систему стимулювання імпорту автомобілів, яка забезпечує високу адаптивність ринку до умов війни, мінімізує затримки, підтримує фінансову ліквідність підприємств та сприяє стабільності автомобільного ринку України в цілому.

У сучасних умовах воєнного стану впровадження оптимізованих митно-тарифних та нетарифних механізмів імпорту автомобілів в Україну супроводжується низкою проблем і обмежень, які потребують ретельного аналізу та управлінських рішень. Однією з ключових проблем є значний час очікування при розмитненні через західний кордон, що обумовлено одночасною концентрацією великого потоку транспортних засобів через обмежену кількість пропускних пунктів у Польщі, Словаччині, Румунії та Угорщині. Довгі черги на

кордоні часто призводять до затримок у доставці автомобілів, що негативно впливає на бізнес-планування імпортерів, терміни оновлення автопарків комерційного транспорту та доступність автомобілів для населення.

Ще однією проблемою є нестача персоналу на митницях, що зумовлює додаткові затримки в обробці документів, перевірці вантажів та виконанні процедур розмитнення. В умовах високої завантаженості митних служб, особливо в пікові періоди імпорту, цей фактор обмежує ефективність впроваджених спрощених процедур і електронного декларування, збільшує ризик помилок і потребує додаткових адміністративних ресурсів для контролю за коректністю оформлення документів.

Важливим обмеженням є висока вартість деяких процедур для бізнесу. Хоча нетарифні механізми та пільги значно знижують митні бар'єри, певні операційні витрати залишаються, включно з оформленням документів, транспортними витратами до внутрішніх митниць та обслуговуванням депозитних систем. Для компаній, що працюють у сегменті вантажних автомобілів та спеціальної техніки, ці витрати можуть стати значним фінансовим навантаженням, особливо при високих обсягах імпорту та необхідності швидкого оновлення автопарку.

Не менш важливим аспектом є ризик для державного бюджету при зниженні мит та податків. З одного боку, пільгові режими та оптимізація митних процедур стимулюють попит на автомобілі, сприяють оновленню автопарків і підтримці економічної активності. З іншого боку, зменшення надходжень від ПДВ, мита та акцизів створює додаткове фінансове навантаження на бюджет, що в умовах воєнного стану та необхідності фінансування оборонних і соціальних потреб може стати критичним. Це вимагає чіткої балансування між стимулюванням ринку і забезпеченням стабільного бюджетного потоку, що, у свою чергу, робить процес прийняття рішень щодо митно-тарифної політики дуже складним та багатограним [74].

Таким чином, хоча оптимізація митно-тарифних та нетарифних механізмів є ефективним інструментом підтримки автомобільного ринку в умовах війни, її

реалізація супроводжується суттєвими обмеженнями, пов'язаними з логістикою, адміністративними ресурсами, фінансовими витратами підприємств та ризиками для бюджету. Подолання цих проблем вимагає комплексного підходу, включаючи удосконалення процедур на митницях, розвиток електронних систем декларування, планування потоків імпорту та збалансовану бюджетну політику.

Оптимізація митних ставок для різних категорій автомобілів є ключовим інструментом регулювання імпорту та стимулювання доступності транспорту на ринку. Для легкових автомобілів можна застосувати помірковані ставки мита з урахуванням їх цінового сегменту та потреб населення, що дозволить підтримувати попит і сприятиме оновленню автопарку без надмірного навантаження на імпортерів. Вантажні автомобілі та спецтехніка, критичні для логістики та підприємств, особливо в умовах війни, можуть отримати зниження митних ставок або тимчасове звільнення від них, щоб забезпечити безперебійність постачання товарів і матеріалів.

Особливу увагу варто приділити електромобілям та гібридним моделям. Впровадження диференційованих ставок мита за екологічним класом транспорту стимулює попит на більш екологічні моделі та сприяє зниженню шкідливих викидів. Наприклад, автомобілі класу Euro 6 або електромобілі можуть отримувати мінімальні або нульові ставки мита, тоді як старі дизельні авто залишаються під традиційним тарифом. Такий підхід поєднує економічну вигоду для бізнесу та держави і підтримує енергетичну та екологічну політику.

Прискорення митного оформлення через цифровізацію процесів дозволяє значно скоротити час проходження кордону і зменшити ризики накопичення автомобілів на пунктах пропуску. Використання електронних декларацій, автоматизованих систем перевірки документів і інтеграція з митними платформами знижує бюрократичні перепони та забезпечує швидкий рух товарів, що особливо критично в умовах обмежених логістичних потоків на західному кордоні України.

Програми «швидкого коридору» для гуманітарного та комерційного транспорту забезпечують пріоритетне оформлення вантажів і автомобілів,

дозволяючи бізнесу та державним структурам отримувати необхідні ресурси без тривалих простоїв. Це особливо актуально для поставок електромобілів, вантажних машин та спецтехніки, що забезпечує оновлення автопарку підприємств, логістичних операторів і державних служб.

Гарантії та страхування ризиків для імпортерів у зоні воєнних ризиків мінімізують фінансові втрати при затримках або пошкодженні вантажу, забезпечують стабільність бізнес-процесів і підвищують впевненість інвесторів та лізингових компаній щодо роботи на українському ринку [78].

Лізинг дозволяє імпортерам і бізнесу отримувати автомобілі без значного одноразового капіталу, що у воєнний час є критичним для підприємств, особливо логістичних компаній та малого бізнесу. Надання пільг для автомобілів, що імпортуються через лізинг, стимулює попит і прискорює оновлення автопарку, водночас підтримуючи гнучкість фінансування. Спрощене оформлення електромобілів та комерційного транспорту для лізингових компаній дозволяє скоротити час на оформлення документів, зменшити бюрократичне навантаження та забезпечити швидке введення автомобілів у експлуатацію. Це створює ефективну синергію між митною політикою та фінансовими інструментами, підвищує оборотність автопарків і підтримує економічну стабільність країни в умовах війни.

Світова практика демонструє, що пільгові тарифи та спрощене митне оформлення є ефективними інструментами стимулювання імпорту та розвитку автомобільного ринку. Наприклад, у Польщі після вступу до ЄС було впроваджено систему пільгового оподаткування для імпортованих легкових автомобілів із країн ЄС. Це дозволило швидко оновити парк легкових та комерційних автомобілів, стимулювало ріст продажів і підвищило доступність транспорту для населення та бізнесу. У Німеччині та Чехії подібні механізми поєднували пільгові ставки мита з прискореним митним оформленням та використанням електронних декларацій, що значно зменшувало час на кордоні та спрощувало логістику.

У країнах Північної Європи, таких як Швеція та Норвегія, особлива увага приділялася електромобілям: нульове мито, пільги на ПДВ та акцизи, а також прискорене оформлення на кордоні стимулювали імпорту і швидке впровадження нових технологій. Це дозволило не лише збільшити кількість автомобілів на ринку, а й сформувати високий рівень екологічної свідомості та попиту на «зелені» технології.

Для України адаптація цих моделей можлива з урахуванням специфіки воєнного стану. По-перше, пільгові тарифи на імпорту легкових, вантажних та спеціальних автомобілів можна застосовувати тимчасово, до стабілізації логістики та ринку. По-друге, спрощене митне оформлення через цифрові платформи, програми «швидкого коридору» та пріоритетне обслуговування гуманітарного і комерційного транспорту дозволяють компенсувати закриття морських портів та зміщення основних потоків через західний кордон.

Особливо важливо впроваджувати ці механізми для електромобілів і гібридів. Поєднання нульового мита, звільнення від ПДВ та акцизів із спрощеним митним оформленням може прискорити оновлення парку комерційного транспорту та стимулювати інвестиції в «зелені» технології. Крім того, такі моделі можна інтегрувати з лізинговими програмами, що дозволяє бізнесу швидко та без значних фінансових вкладень отримувати транспортні засоби та підтримувати логістичну та економічну стабільність.

Важливим аспектом адаптації є також встановлення чітких часових рамок і критеріїв пільг, щоб забезпечити баланс між стимулюванням ринку та доходами державного бюджету. Наприклад, пільги можуть діяти лише на транспортні засоби, які відповідають сучасним екологічним стандартам, або на авто, що імпортуються через ліцензовані лізингові компанії.

Міжнародний досвід демонструє ефективність поєднання пільгових тарифів і спрощеного митного оформлення, і Україна може успішно адаптувати ці механізми, враховуючи особливості воєнного часу, закриття портів, зміщення логістики та необхідність швидкого оновлення автопарків. Такі заходи

створюють передумови для підтримки стабільності ринку, стимулюють інвестиції та забезпечують доступність транспорту для населення і бізнесу [61].

У підсумку, оптимізація митно-тарифної та нетарифної політики є надзвичайно важливим інструментом забезпечення стабільності українського автомобільного ринку в умовах війни. Зважаючи на закриття морських портів, зміщення логістичних потоків на західний кордон та обмежені поставки, ефективне управління тарифами, пільгами та процедурою розмитнення стає критичним фактором для своєчасного постачання автомобілів на внутрішній ринок. Впровадження диференційованих тарифів залежно від категорії транспортного засобу та екологічного класу авто, поєднане з цифровізацією митних процедур та програмами «швидкого коридору», дозволяє зменшити час очікування, знизити адміністративні витрати та підвищити прозорість процедур.

Особливо важливою є інтеграція митної політики з лізинговими механізмами, що стимулює комерційний сектор і дозволяє підприємствам оперативно оновлювати автопарки без значних одноразових фінансових витрат. Пільги для електромобілів та комерційного транспорту, а також страхування ризиків для імпортерів у зоні воєнних ризиків сприяють підтриманню доступності та стабільності автомобільного ринку, забезпечуючи баланс між стимулюванням попиту та доходами державного бюджету.

Таким чином, комплексна політика митного та тарифного регулювання, поєднана з нетарифними заходами та міжнародними практиками стимулювання імпорту, створює передумови для стабільного функціонування ринку автомобілів, підтримки економічної активності та забезпечення транспортних потреб країни у складних умовах воєнного часу. Ефективна реалізація таких механізмів дозволяє не лише забезпечити безперервне надходження автомобілів до України, а й формувати сучасний та екологічно ефективний автопарк, що відповідає потребам бізнесу, державного сектору та населення.

3.3. Розробка заходів міжнародної технічної взаємодії іноземних автомобільних виробників та вітчизняних компаній в контексті наповнення потреб вітчизняного ринку автомобілів та подальшого розвитку безпілотних технологій

Сучасний автомобільний ринок України перебуває у стані структурної трансформації, зумовленої одночасно воєнними викликами, дефіцитом транспорту та швидким зростанням попиту на високотехнологічні мобільні рішення. В таких умовах ключовим інструментом розвитку стає міжнародна технічна взаємодія між глобальними автомобільними виробниками та українськими компаніями, що дозволяє компенсувати нестачу власних виробничих потужностей, отримати доступ до інновацій та формувати конкурентоспроможний ринок.

Одним із стратегічних напрямів цієї співпраці є впровадження автономних і безпілотних систем, які сьогодні визначають майбутнє транспортної галузі. Безпілотні автомобілі, логістичні платформи та роботизовані транспортні комплекси вже не є експериментальними розробками, вони стають реальним інструментом підвищення якості перевезень, оптимізації витрат та створення більш безпечного транспортного середовища. Для України, яка потребує швидких технологічних рішень, інтеграція таких систем можлива лише за умови ефективної кооперації з міжнародними партнерами.

Необхідність розробки заходів міжнародної технічної взаємодії пов'язана з тим, що саме через спільні проєкти, технологічні альянси, інжинірингову підтримку та локалізацію виробництва Україна може швидко сформувати сучасний автомобільний ринок та забезпечити умови для розвитку безпілотних технологій. Це створює фундамент для відновлення економіки, зміцнення інноваційного потенціалу та інтеграції у глобальні технологічні ланцюги [66].

Розвиток українського автомобільного ринку в умовах війни та післявоєнної відбудови вимагає якісно нових підходів до міжнародної технічної взаємодії. Втрата частини виробничих потужностей, руйнування логістичних

ланцюгів, обмеження імпорتنих поставок та різке зростання потреб у комерційному транспорті й спеціалізованих машинах сформували унікальний запит: Україна потребує не лише збільшення обсягів постачання автомобілів, але й інтеграції у глобальні технологічні процеси, які визначають майбутнє галузі.

Водночас світовий автомобільний сектор перебуває у фазі швидкої трансформації: переходу до електромобільності, цифрових сервісів і, особливо, автономних систем управління (ADAS та безпілотні технології). Для України це відкриває можливості не лише як для ринку збуту, але й як для партнера в індустріальних та інноваційних проєктах, здатних сформувати нову технологічну екосистему.

Синергія між іноземними автовиробниками та українськими компаніями може забезпечити оперативне наповнення внутрішнього ринку транспортом, необхідним для економічної стабільності та оборонних потреб; розвиток локальних виробничих і сервісних кластерів, здатних замінити зруйновані або втрачені потужності; створення умов для імплементації безпілотних і високотехнологічних рішень, які стають ключовими у логістиці, безпеці та інфраструктурних проєктах; залучення міжнародного досвіду та капіталу для модернізації галузі.

У цьому контексті міжнародна технічна взаємодія перестає бути лише інструментом імпорту автомобілів - вона перетворюється на стратегічний механізм довгострокового партнерства, що поєднує імпорт, спільні виробничі проєкти, технологічний трансфер, R&D та інтеграцію України у глобальні інноваційні ланцюги.

В умовах післявоєнної відбудови та структурної трансформації українського автомобільного ринку ключовим елементом міжнародної технічної співпраці стає технологічний трансфер, тобто цілеспрямована передача виробничих технологій, інженерних рішень та інтелектуальних напрацювань від провідних світових автомобілебудівних компаній до українських підприємств. Відновлення та модернізація національної промисловості неможлива без залучення глобальних виробників, таких як Renault Group, Volkswagen Group,

Toyota Motor Corporation, Stellantis, які мають значний досвід роботи в країнах Центральної та Східної Європи, зокрема у Польщі, Чехії, Словаччині та Угорщині. Саме ці держави демонструють, що успішна локалізація виробництва призводить до створення тисяч робочих місць, формування стійких експортних кластерів і швидкого технологічного зростання [60].

Для України перспективними є партнерські угоди, які передбачають створення спільних підприємств для складання автомобілів, виробництва окремих модулів або електромобільних компонентів; технологічну підтримку, включно з підготовкою кадрів та передачею технічної документації; поступове збільшення частки локалізації з базових 10-20% до 40-60%, що відповідає стандартам локалізації в ЄС.

Перш за все потенціал України полягає у локалізації високотехнологічних компонентів, які вже зараз є дефіцитними на глобальному ринку:

- електродвигуни та інвертори,
- кабельно-провідникові системи, які традиційно вироблялись в Україні десятками підприємств,
- акумуляторні батареї та модулі,
- сенсорні блоки для ADAS: LiDAR, RADAR, ультразвукові сенсори,
- блоки управління та силова електроніка.

З огляду на підвищений інтерес іноземних компаній до релокації виробництва з регіонів ризику (Азія, Туреччина), Україна може запропонувати конкурентні умови, наприклад розміщення виробничих майданчиків у західних областях (Львівська, Івано-Франківська, Закарпатська, Волинська), використання вже створених індустриальних парків із податковими стимулами (звільнення від податку на прибуток, мита на імпорт обладнання, ПДВ), логістичний доступ до ринків ЄС через три основні коридори - польський, словацький і румунський.

Таким чином, технологічний трансфер стає не лише інструментом оновлення автомобільної галузі, а й каталізатором розвитку автономного

транспорту, де необхідні сенсорні, програмні та електромеханічні компоненти можуть вироблятися в Україні з високою доданою вартістю.

Зміцнення науково-дослідницького потенціалу є фундаментально важливим для інтеграції України у глобальні технологічні ланцюжки, особливо у сферах автономного водіння, штучного інтелекту та електромобільності. Сучасний ринок ADAS/AV (Advanced Driver Assistance Systems/Autonomous Vehicles) визначається швидким нарощуванням обчислювальної потужності, складністю програмного забезпечення та необхідністю точного сенсорного сприйняття. Українські інженери, які мають сильні компетенції в розробці вбудованих систем, машинному баченні та робототехніці, відіграють ключову роль у цих процесах.

Перспективними напрямками міжнародної кооперації є:

- створення спільних R&D-лабораторій з розробки систем автономного керування, датчиків, алгоритмів комп'ютерного зору та інтелектуальних транспортних систем. Подібні моделі вже успішно працюють у співпраці з такими компаніями, як Bosch Engineering, Continental, Nvidia Drive, Mobileye,
- участь українських фахівців у міжнародних програмах автономного водіння, включаючи розробку модулів оцифровки навколишнього середовища, алгоритмів планування траєкторії руху, тестування ADAS-функцій та створення моделювальних середовищ для віртуального тестування,
- стажування та довгострокові програми обміну для інженерів, які дозволяють отримати практичний досвід у дослідницьких центрах ЄС та США.

Україна вже має основи для такого співробітництва, зокрема, мережу технічних університетів, розвиток стартапів у сфері AI та робототехніки, а також досвід роботи IT-компаній у напрямку автомобільного програмного забезпечення. Створення міжнародних лабораторій дозволить сформувати критично важливі компетенції, необхідні для переходу від імпорту технологій до їх створення та експорту.

Повноцінна інтеграція України у глобальний транспортний ринок та розвиток автономних технологій вимагають гармонізації стандартів і процедур

сертифікації з міжнародними нормами. Зокрема, важливим є приведення українського законодавства у відповідність зі стандартами ЄС, UNECE, IEEE, ISO та класифікацією рівнів автономності SAE (0-5).

Основні напрями співпраці передбачають адаптацію регуляторних вимог ЄС (ECE R79, R155, R156, R157 та ін.), що визначають процедури тестування систем підтримки руху в смузі, автоматизованої зміни смуги, безпеки кіберзахисту автомобіля та оновлення програмного забезпечення “по повітрю” (OTA); спільну розробку дорожніх карт для впровадження автономного транспорту, де визначаються етапи запуску ADAS, рівні дозволеної автоматизації та правила експлуатації безпілотного транспорту в цивільному й комерційному секторах; створення тестових полігонів для перевірки ADAS-функцій, що відповідають стандартам Euro NCAP та EU Smart Mobility Framework. Такі полігони дозволять тестувати автономні технології у контрольованих та реалістичних умовах.

Формування стандартизованої інфраструктури не лише забезпечить безпечне використання нових технологій, а й створить передумови для масштабного залучення міжнародних виробників, які прагнуть виводити на ринок нові покоління транспортних рішень. Для України це можливість не тільки адаптувати сучасні технології, а й стати майданчиком для їх розробки, тестування та сертифікації в регіоні.

Реалізація програм швидкого оновлення автопарку є критично важливою для підвищення мобільності населення, забезпечення стійкості логістичних мереж та відновлення державної інфраструктури, що постраждала внаслідок воєнних дій. В умовах зростаючого попиту на надійний транспорт, українські компанії можуть отримати значну підтримку завдяки залученню іноземних виробників і впровадженню гнучких, швидких механізмів заміни застарілих транспортних засобів.

Одним з ключових інструментів є інтеграція широкомасштабних, так званих, програм прискореного оновлення автопарку, які давно довели свою ефективність у країнах Центральної Європи. Особливо важливими є trade-in

моделі, що дозволяють українським приватним і корпоративним клієнтам передавати старі автомобілі на користь нових транспортних засобів із суттєвими знижками або додатковими бонусами фінансування. Виробники на кшталт Renault, Toyota, Ford та Stellantis давно практикують такі механізми в ЄС, де старі автомобілі передаються на утилізацію або перерозподіл у вторинних сегментах ринку. В українських умовах trade-in може виконувати подвійну функцію: оновлення автопарку та поступове виведення з обігу технічно зношених авто, які створюють ризики для безпеки дорожнього руху.

Окрема увага має бути приділена муніципальному транспорту, який сьогодні часто має рівень зношеності 60-80 %. Міжнародні виробники можуть запропонувати спеціальні пакети постачання автобусів, електробусів і легкого комерційного транспорту, адаптовані до потреб комунальних підприємств. Важливою перевагою таких програм є не лише оптове ціноутворення, а й можливість постачання транспорту у стислі терміни завдяки стандартизованим конфігураціям. Аналогічні рішення були успішно реалізовані у Польщі та Чехії після вступу до ЄС, коли місцеві муніципалітети швидко оновили парк автобусів завдяки програмам MAN, Solaris і Mercedes-Benz.

Розвиток автономних транспортних систем у сучасних умовах має не лише цивільне, а й військове значення. В Україні впровадження безпілотних автомобільних платформ дозволяє забезпечувати критичну логістику, евакуацію поранених, доставку медичних вантажів та гуманітарної допомоги у зонах підвищеного ризику. На основі досвіду провідних країн, таких як Німеччина, Сінгапур та США, в Україні пропонується створення спеціальних «зон автономного руху», де тестуються та експлуатуються безпілотні мікробуси, службові автомобілі для доставки та евакуаційні дрони-автомобілі. Ці обмежені маршрути забезпечують безпечне відпрацювання алгоритмів автономного керування та інтеграцію транспортних платформ у національну логістичну систему.

Для ефективної роботи автономного транспорту критично важлива сенсорна інфраструктура. В Україні планується будівництво систем V2X, які

забезпечують взаємодію транспортних засобів з дорожньою інфраструктурою та іншими авто у режимі реального часу. Пілотні коридори «розумних доріг» дозволять тестувати адаптивні маршрути, систему прогнозування руху та інтеграцію з GPS та іншими навігаційними рішеннями, створюючи основу для подальшого масштабування безпілотних технологій.

Український IT-сектор відіграє ключову роль у розвитку цих технологій. Компанії SoftServe, EPAM, GlobalLogic забезпечують розробку алгоритмів автономного керування, систем штучного інтелекту для аналізу ситуацій у реальному часі та інтеграцію з сенсорами та комунікаційною інфраструктурою. Підтримка стартапів через міжнародні гранти, конкурси та хаби (Horizon Europe, USAID, JICA) стимулює інновації, дозволяючи розробляти рішення, які поєднують цивільні та військові потреби.

Ефективна взаємодія між українськими компаніями та іноземними виробниками здатна забезпечити не лише модернізацію ринку автомобілів, а й підвищення технологічного потенціалу країни, включно з логістичною та оборонною мобільністю. Два яскраві приклади міжнародної технічної кооперації: Ukrainian Automotive & Mobility Cluster (UAMC) та Eureka PROMETHEUS Project ілюструють різні механізми такої взаємодії та їх потенційний вплив на український ринок.

Ukrainian Automotive & Mobility Cluster (UAMC) є платформою, яка об'єднує виробників автокомпонентів, технологічні стартапи, науково-дослідні установи та державні органи для координації спільних проєктів у сфері автомобільної промисловості та мобільності. Ключовою функцією кластера є створення умов для інтеграції українських компаній у міжнародні технологічні мережі, залучення іноземних інвестицій та прискорення передачі технологій. Через UAMC можливе впровадження різних форм співпраці з іноземними автовиробниками: створення спільних R&D центрів, обмін технологічними ноу-хау, розробка інноваційних рішень для електромобілів та автономних транспортних систем, а також формування спільних стандартів безпеки та ефективності транспортних засобів.

Особливе значення така взаємодія має для України в умовах воєнного стану. В умовах обмеженого доступу до імпорتنих технологій та ресурсів, UAMC виступає інструментом, що дозволяє залучати міжнародних партнерів до створення та модернізації критично важливих транспортних систем. Це включає як цивільні автомобілі для внутрішнього ринку, так і безпілотні транспортні засоби, здатні забезпечувати логістичні потреби держави, транспортну мобільність населення та оперативне переміщення вантажів, включно з гуманітарною допомогою. Крім того, інтеграція українських стартапів у міжнародні мережі прискорює розвиток безпілотних технологій, забезпечує доступ до передових програмних рішень та штучного інтелекту для автономних систем, що є критично важливим у сучасних умовах.

Eureka PROMETHEUS Project, який функціонував у Європі протягом 1987-2000 років, став прикладом масштабного міжнародного дослідницького проєкту, спрямованого на розробку автономних транспортних систем. У рамках PROMETHEUS були інтегровані зусилля промислових корпорацій, наукових центрів та урядових органів, що дозволило досягти значних результатів у сфері автоматизації управління транспортними засобами, розробки алгоритмів безпілотного руху та інтеграції інтелектуальних сенсорних систем. Для України досвід PROMETHEUS може стати орієнтиром при створенні спільних R&D центрів із іноземними компаніями для розробки автономних автомобілів, атакож БПЛА. Це не лише прискорить технологічний розвиток українського транспортного сектора, а й забезпечить практичне застосування безпілотних рішень для логістики, оборони та забезпечення безпеки цивільної інфраструктури під час воєнного стану.

Поєднання досвіду UAMC та підходів, апробованих у рамках PROMETHEUS, відкриває значні перспективи для розвитку інноваційного автомобільного ринку в Україні. Спільні міжнародні проєкти можуть забезпечити швидкий доступ до передових технологій, підвищити конкурентоспроможність українських компаній на глобальному ринку та створити умови для впровадження безпілотних систем у різних сферах, включно

з цивільним та оборонним застосуванням. Особливо актуальним є розвиток автономних вантажних транспортних засобів та БПЛА, які дозволяють забезпечити критичні логістичні та оперативні потреби в умовах воєнного часу.

В умовах воєнного часу важливо інтегрувати автономні наземні системи з військово-цивільними проєктами. Розробка автономних платформ для евакуації поранених, доставки критичних вантажів та проведення розвідки дозволить мінімізувати ризики для персоналу та підвищити ефективність логістичних операцій. До таких проєктів можуть бути залучені міжнародні оборонні компанії, наприклад Rheinmetall, Oshkosh, Kongsberg, які надають технології та експертизу для адаптації цивільних платформ до військових потреб. Спільні програми синхронізують наземні та повітряні безпілотні системи, що створить комплексну мережу управління та доставки, де дрони та автономні авто працюють у єдиному цифровому середовищі.

Безпілотні технології, спочатку розроблені для цивільного транспорту та логістики, набувають особливої значущості в умовах війни, коли безпека персоналу, швидкість доставки критично важливих вантажів і ефективне управління ресурсами стають пріоритетом. Інтеграція автономних автомобільних платформ із військовими дронами та розвідними системами дозволяє створювати комплексні рішення для евакуації поранених, транспортування вантажів у небезпечних зонах та підтримки безперебійної логістики на фронті.

Безпілотні літальні апарати (БПЛА) із інтегрованими системами штучного інтелекту стають однією з ключових складових сучасної автономної мобільності та оборонної стратегії. Використання AI дозволяє дронам не лише автоматично виконувати запрограмовані маршрути, але й приймати складні рішення в реальному часі, адаптуватися до змінного середовища, уникати перешкод, здійснювати розвідку та автономну доставку вантажів. Такі системи поєднують комп'ютерне бачення, сенсорні технології, алгоритми глибокого навчання та передові методи обробки даних, що дозволяє дронам функціонувати незалежно від прямого контролю оператора.

Серед прикладів ефективного впровадження AI в БПЛА можна виділити Granta GA-10FPV-AI, розроблений литовською компанією Granta Autonomy. Цей дрон здатний здійснювати автономні польоти у складних умовах, включно з частковим глушенням GPS або обмеженим зв'язком із землею. Його штучний інтелект дозволяє не лише слідувати маршруту, а й адаптувати траєкторію польоту, виявляти об'єкти на шляху та оцінювати безпеку зон перельоту. Для України подібні технології можуть стати критично важливими у забезпеченні логістики та оперативного переміщення вантажів у прифронтових регіонах або там, де традиційні транспортні канали обмежені.

Ще один приклад компанія Academy of Robotics (Велика Британія), яка розробляє автономні платформи для доставки, використовуючи AI для обробки даних з камер та сенсорів, прийняття рішень та управління маршрутом. Такі системи можуть бути адаптовані для українських потреб: доставка медичних вантажів, продовольства, гуманітарної допомоги або обладнання до зон, що віддалені від центру, або знаходяться в умовах активних бойових дій. Інтелектуальні алгоритми забезпечують безпеку вантажу, мінімізують ризики втрат та дозволяють оптимізувати логістичні процеси.

Особливу цінність БПЛА з AI для України становить поєднання оборонного і цивільного використання. У воєнний час безпілотники здатні виконувати розвідувальні місії, спостереження за територією, контроль за транспортними маршрутами та моніторинг інфраструктури. При цьому вони знижують ризик для людських ресурсів та забезпечують оперативне реагування на змінну ситуацію. Крім того, інтеграція дронів з іншими автономними системами (автомобілями, вантажними платформами) може створити єдину мережу автономного транспорту, що підвищить ефективність логістики, доставки і безпеки.

Важливо також відзначити перспективи для розвитку вітчизняного ринку та технологічного потенціалу. Співпраця з іноземними компаніями, що мають досвід у створенні AI-дронів, дозволить українським стартапам та науковим установам освоювати передові технології, підвищувати кваліфікацію фахівців та

створювати власні продукти для внутрішнього та зовнішнього ринку. Такий підхід не лише модернізує транспортний і оборонний сектор, а й стимулює розвиток високотехнологічного кластеру в Україні.

Безпілотні дрони з інтегрованим штучним інтелектом є стратегічним інструментом для підвищення мобільності, оборонної здатності та економічної стійкості України. Їх застосування у цивільних і військових сферах демонструє потенціал для створення автономних систем, здатних виконувати складні завдання у реальному часі, оптимізувати логістику та забезпечувати безпечне та ефективно переміщення ресурсів у складних умовах сучасної воєнної ситуації.

Розвиток міжнародної технічної взаємодії між іноземними виробниками та вітчизняними компаніями відкриває широкі можливості для наповнення українського ринку сучасними автомобілями, одночасно стимулюючи впровадження передових безпілотних технологій. Локалізація виробництва, передача R&D-компетенцій, гармонізація стандартів та спільні військово-цивільні проєкти створюють умови для швидкого оновлення автопарку, підвищення безпеки та ефективності транспорту, а також інтеграції автономних платформ у критично важливі логістичні та оборонні процеси. Такий комплексний підхід дозволяє не лише підтримувати стабільність та розвиток автомобільного ринку в умовах воєнного стану, але й закладає фундамент для інноваційного прогресу України у сфері автономного транспорту та технологій наступного покоління.

Тому, таке комплексне поєднання локалізації виробництва, обміну R&D-компетенціями та стандартизації відкриває для України унікальні можливості не лише для забезпечення поточних потреб ринку автомобілів, а й для поступового впровадження передових безпілотних технологій. Створення зон автономного руху та пілотних коридорів «розумних доріг» формує сприятливе середовище для тестування і впровадження автономних платформ, одночасно дозволяючи адаптувати міжнародний досвід до українських реалій та військового контексту.

Особливу роль відіграє інтеграція українського ІТ-сектора, яка забезпечує не тільки локальну експертизу в галузі алгоритмів автономного керування, а й

потенціал для комерційного та оборонного застосування безпілотних платформ. Спільні військово-цивільні проекти, включно з розробкою автономних транспортних систем для евакуації, доставки вантажів та координації з дронами, демонструють високий рівень синергії між цивільними та оборонними технологіями, відкриваючи шлях до інноваційного розвитку логістики та мобільності в умовах воєнного часу.

Таким чином, впровадження запропонованих заходів не лише сприятиме модернізації українського автомобільного ринку та задоволенню актуальних транспортних потреб, а й створює основу для формування конкурентного технологічного середовища, що інтегрує міжнародний досвід, локальні ресурси та перспективи розвитку безпілотних систем. Впровадження таких комплексних рішень забезпечує довгострокову стійкість ринку, підвищує його адаптивність до викликів воєнного стану та закладає фундамент для подальшого технологічного прориву України в сфері автономного транспорту.

Висновки до розділу 3.

Оптимізація імпорتنих потоків автомобілів в Україні в умовах повномасштабної війни набуває як економічного, так і стратегічно-оборонного значення. Логістика, мобільність, забезпечення транспорту для військових і гуманітарних потреб, а також швидке відновлення пошкоджених автопарків визначають необхідність комплексного переосмислення механізмів співпраці із міжнародними партнерами. У таких умовах пріоритетним стає формування гнучкої та стійкої системи доступу до транспортних засобів різних класів від комерційних автомобілів для критичних перевезень до спеціалізованих машин, здатних працювати поблизу зони бойових дій.

Важливим напрямом виступає поглиблення співпраці з іноземними лізинговими компаніями, які здатні забезпечити швидке оновлення автопарку без значного початкового навантаження на бізнес і державний сектор.

Розширення присутності міжнародних лізингових операторів, використання моделей завдського лізингу, операційного лізингу та партнерських програм з виробниками автомобілів дає змогу системно закривати потреби економіки та оборонної логістики. Для України це не лише питання ринкової ефективності, а й інструмент стійкості в умовах воєнної економіки, де швидкість та доступність мобільних засобів стають критичними.

Удосконалення митно-тарифної та нетарифної політики дозволяє створити сприятливіші умови для імпорту транспорту стратегічного призначення, такого як електромобілів, комерційних вантажівок, спецтехніки та автомобілів з підвищеним рівнем безпеки. Пільгові режими, прискорені процедури, цифровізація митного оформлення та диференціація тарифів відповідно до технологічного рівня моделей забезпечують як здешевлення критично необхідних поставок, так і стимулювання переходу до більш екологічного та технологічного автопарку. У воєнний час ці інструменти фактично визначають спроможність держави підтримувати стійкість логістичних ланцюгів, ефективно реагувати на кризові ситуації та забезпечувати оперативну мобільність.

Особливе значення має розбудова міжнародної технічної взаємодії з автовиробниками та високотехнологічними компаніями. Підтримка проєктів локалізації виробництва, створення спільних підприємств, інтеграція українських інженерів у глобальні R&D-мережі та розвиток інновацій у сфері автономного керування відкривають можливості для стратегічного зміцнення галузі. Такі кроки здатні перетворити Україну на регіонального партнера світових брендів у виробництві компонентів, електронних систем, сенсорних модулів, а також програмного забезпечення для автомобілів майбутнього. У воєнний період подібні технологічні альянси є не менш значущими, ніж економічні: вони забезпечують перехід до моделі стійкої економіки, здатної швидко адаптуватися до зовнішніх загроз.

В умовах війни визначається необхідність розвитку безпілотних та роботизованих платформ - як наземних, так і повітряних. Розширення співпраці з оборонними корпораціями, а також поєднання потенціалу автомобільного

сектору з українськими досягненнями у сфері БПЛА створюють нову траєкторію розвитку, де інновації подвійного призначення можуть бути інтегровані як у цивільний, так і у військовий транспорт. Розгортання зон автономного руху, тестових коридорів, V2X-інфраструктури та спільних військово-цивільних R&D-платформ закладає підвалини для формування потужної індустрії автономної мобільності, здатної підтримувати оборонну ефективність і водночас стимулювати економічне зростання.

У цілому результати свідчать, що оптимізація імпорту автомобілів в умовах війни не може розглядатися як суто економічний процес. Це елемент національної безпеки, технологічного розвитку та стратегічного партнерства з глобальними виробниками. Поєднання лізингових інструментів, модернізованої митної політики, технічного трансферу, локалізації виробництва та впровадження безпілотних технологій формує комплексну модель трансформації ринку, яка здатна одночасно забезпечити потреби фронту, підтримати цивільну економіку та інтегрувати Україну у світові тренди розвитку мобільності.

ВИСНОВКИ

В результаті проведеного дослідження було комплексно оцінено механізми функціонування імпорتنих потоків автомобілів в Україну в умовах воєнного стану, а також визначено напрями їх оптимізації з огляду на потреби економічної стабілізації, логістичної безпеки та технологічного розвитку держави. В умовах війни автомобільний транспорт став не лише елементом споживчого ринку, а критично важливим ресурсом обороноздатності, гуманітарної мобільності та забезпечення стійкості всієї економічної системи. Саме тому питання удосконалення імпоротної політики, формування нових форматів міжнародної технічної взаємодії та інтеграції інноваційних транспортних рішень набули стратегічного значення.

Встановлено, що імпорт автомобілів є однією з ключових ланок підтримання макроекономічної рівноваги, зокрема за рахунок відновлення логістичних можливостей, мобільності бізнесу, роботи критичної інфраструктури та забезпечення транспортних потреб сектору оборони. Водночас військовий контекст суттєво ускладнив функціонування як внутрішнього ринку, так і зовнішніх каналів поставок: руйнування логістичних шляхів, зміна фокусів міжнародної торгівлі, коливання валютних курсів, підвищення ризиків і страхової вартості транспортування вимагають адаптованих державних механізмів регулювання та залучення нових партнерств.

Результати аналізу світового автомобільного ринку засвідчили, що глобальна індустрія переживає технологічний перелом, пов'язаний із переходом до електрифікації, автономного керування, цифровізації транспортних систем та нових моделей власності на авто. Ці процеси створюють нові можливості для України, адже міжнародні виробники активно шукають нові виробничі та інженерні хаби, а військові інновації, що виникли в Україні, можуть стати точкою входу у глобальні технологічні ланцюги.

Опрацювання механізмів імпоротної політики в умовах війни довело, що ефективність державного управління безпосередньо визначає здатність країни

оперативно поповнювати автопарк, забезпечувати потреби фронту та тилу, підтримувати роботу бізнесу та гуманітарних служб. Особливе значення мають оптимізація митних процедур, удосконалення нетарифних інструментів, адаптація лізингових програм і розширення участі міжнародних компаній у задоволенні транспортних потреб.

Окрему увагу приділено можливостям взаємодії України з іноземними автомобільними виробниками, розвитку R&D-кооперації, локалізації компонентів, формуванню зон автономного руху та інтеграції безпілотних технологій у цивільний та оборонний сегменти. Встановлено, що саме поєднання класичних механізмів імпортової політики та технологічних рішень (ADAS, автономні платформи, військові БПЛА та наземні безпілотні системи) створює потенціал довгострокового зміцнення транспортної інфраструктури і формування нового технологічного позиціонування України на світовій арені.

У ході виконання дослідження було комплексно проаналізовано особливості імпортних поставок автомобілів в Україну, їхній вплив на економічну стабільність держави та перспективи розвитку ринку в умовах війни. Проведений аналіз дозволив систематизувати інформацію щодо макроекономічних факторів, сучасних світових тенденцій у автомобільній галузі, ринкових позицій провідних країн-виробників, а також оцінити ефективність існуючих механізмів імпорту та запропонувати шляхи їх оптимізації.

Проведено аналіз ключових макроекономічних чинників стабілізації національної економіки в умовах воєнного стану і встановлено, що функціонування автомобільного ринку безпосередньо залежить від загальної макроекономічної ситуації, рівня інвестиційної привабливості, валютної стабільності та доступності фінансових ресурсів для бізнесу й населення. В умовах війни ці чинники зазнають додаткового тиску: зростає невизначеність щодо курсу валют, обмежується імпорт критично важливих товарів, включно з транспортними засобами, та знижуються обсяги внутрішнього виробництва. Водночас автомобільна галузь залишається ключовим елементом логістичної та

соціальної інфраструктури, що визначає життєздатність бізнесу та забезпечення мобільності населення.

Дослідження підтвердило стратегічне значення автомобільного транспорту для функціонування економіки: легкові автомобілі забезпечують мобільність населення, комерційний транспорт підтримує логістичні ланцюги, а спеціалізовані автомобілі критично важливі для інфраструктурних та гуманітарних потреб. Особливо актуальним є оновлення автопарку у сфері комерційного транспорту та забезпечення електромобілями для сталого розвитку міської мобільності.

Аналіз особливостей державної політики та її механізмів показав, що ефективне регулювання імпорту в умовах воєнного стану потребує комплексного підходу, який поєднує митно-тарифні та нетарифні інструменти, залучення лізингових компаній і стимулювання міжнародного партнерства. Було виявлено необхідність перегляду митних ставок, спрощення процедур розмитнення та створення «швидких коридорів» для комерційного транспорту, електромобілів та гуманітарних вантажів.

Досліджено сучасні тенденції та глобальні зміни на світовому автомобільному ринку і встановлено, що світовий ринок демонструє стійку концентрацію виробництва у провідних країнах (Китай, США, Японія, Німеччина, Південна Корея, Індія) та брендах (Toyota, Volkswagen, Ford, Honda, Hyundai, Nissan, Suzuki, Kia, Chevrolet, BYD). Спостерігається значне зростання сегменту електромобілів, впровадження цифрових систем безпеки та ADAS-технологій, а також зміни у структурі попиту за типами кузова, що безпосередньо впливає на імпортні потреби України.

Аналіз ринкових позицій провідних країн-виробників та їх вплив на архітектуру імпортних потоків показав, що лідери світового виробництва визначають не лише доступність моделей для імпорту, а й технологічний рівень автотранспорту, що надходить на український ринок. Складові глобального ринку, зокрема електромобілі та високотехнологічні комерційні авто, є критично

важливими для забезпечення безпеки, мобільності та оновлення автопарку під час війни.

Було проаналізовано обсяги та країни походження імпорту: значна частка надходить через Польщу та інші західні кордони через закриття морських портів, що створює логістичні обмеження. Легкові та вантажні автомобілі імпортуються зі США, ЄС та країн Азії, електромобілі переважно з ЄС та Китаю. Виявлено необхідність удосконалення схем розмитнення та стимулювання імпорту через лізинг, що дозволяє оновлювати автопарк без значного одноразового капіталу.

Розроблені пропозиції напрямів оптимізації імпортової політики включають диференційовані ставки мита за категоріями автомобілів та екологічним класом, прискорення митного оформлення через цифрові платформи, програми «швидкого коридору», гарантії та страхування ризиків для імпортерів у зоні воєнних ризиків, пільги для авто, що імпортуються через лізинг, а також інтеграцію з міжнародними лізинговими та фінансовими програмами.

Дослідження показало важливість співпраці з міжнародними виробниками для локалізації виробництва компонентів, створення спільних підприємств, впровадження передових R&D компетенцій та стандартів ADAS/AV. В умовах війни особливо критичною є розробка безпілотних платформ для евакуації, логістики та військово-цивільних завдань, інтеграція українських ІТ-компаній у розробку алгоритмів автономного керування та створення «зон автономного руху» для тестування та впровадження таких рішень.

Отримані результати мають безпосереднє значення для забезпечення стабільності автомобільного ринку в умовах війни, оптимізації логістики, стимулювання розвитку ринку та модернізації автопарку як цивільного, так і комерційного транспорту. Запропоновані механізми оптимізації імпорту, лізингові програми та міжнародна технічна взаємодія сприяють впровадженню високотехнологічних рішень, зокрема електромобілів і безпілотних транспортних засобів, а також інтеграції автономних транспортних засобів у

військову та гуманітарну логістику, підвищення мобільності та безпеки в умовах воєнного стану.

Подальшу перспективу дослідження вбачаємо у впровадженні комплексних моделей державно-приватного партнерства, розвитку лізингових та фінансових інструментів, інтеграції високотехнологічних рішень, включно з електромобілями та автономними транспортними системами, у формуванні стійкої системи імпорту автомобілів, здатної функціонувати навіть в умовах воєнного стану, а також впровадженні безпілотних технологій, інтеграції їх із системами БПЛА та адаптації нормативно-правових механізмів до світових стандартів, що дозволить забезпечити стійкий розвиток українського автомобільного ринку і транспортної інфраструктури в цілому.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Андрощук І. В. Автомобільна промисловість України: сучасний стан та перспективи розвитку. Економіка транспорту, 2021. С. 12-34.
2. Білик О. М. Лізинг як інструмент оновлення автопарку підприємств. Фінанси України, 2022. С. 45-59.
3. Бондаренко О. П. Вплив війни на транспортну логістику України. Транспортна економіка, 2023. С. 45-61.
4. Власенко М. І. Лізингові механізми оновлення автопарку в умовах воєнного стану. Фінанси та кредит, 2022. С. 112-129.
5. Гаврилюк С. В. Розвиток електромобільного ринку в Україні: проблеми та перспективи. Енергетика та транспорт, 2023. С. 33-50.
6. Гуменюк Л. П. Автомобільний ринок України в умовах воєнного стану. Економічні дослідження, 2023. С. 101-123.
7. Дзюба Т. О. Митно-тарифна політика України щодо імпорту легкових та комерційних автомобілів. Право і економіка, 2022. С. 78-94.
8. Дорошенко С. В. Митно-тарифне регулювання імпорту транспортних засобів. Митна справа України, 2021. С. 78-92.
9. Державна митна служба України. Імпорт електромобілів подвоївся - у серпні 2025 року ввезено понад 9 тисяч електрокарів, 2025.
10. Державна митна служба України. Імпорт легкових авто в Україну у першому півріччі 2025 року зріс на 12,5 %, майже третина з них електромобілі, 2025.
11. Державна митна служба України. Статистика імпорту автомобілів в Україну. Київ, 2023.
12. Державна митна служба України. Статистика імпорту легкових та комерційних автомобілів в Україні. Київ, 2023.
13. Державна служба статистики України. Звіт про продаж та реєстрацію транспортних засобів. Київ, 2023.

14. Єфіменко Т. М. Електромобілі та альтернативні джерела енергії на українському ринку. Транспортна економіка, 2020. С. 15-33.
15. Інтерфакс-Україна. Ринок автомобілів в Україні: тенденції та аналітика. Київ, 2023.
16. Іваненко О. В. Роль міжнародних лізингових компаній у стабілізації автомобільного ринку України. Бізнес та фінанси, 2022. С. 56-74.
17. Ковальчук В. І. Транспортна логістика та імпорт автомобілів в умовах війни. Логістика і транспорт, 2023. С. 88-107.
18. Ковальчук І. В. Лізинг як інструмент підтримки малого та середнього бізнесу під час війни. Бізнес та управління, 2023. С. 21-37.
19. Литвиненко А. П. Міжнародне співробітництво у сфері автомобільної промисловості. Економіка і право, 2021. С. 57-73.
20. Литвиненко Н. О. Стан і перспективи розвитку безпілотних транспортних систем в Україні. Автоматика і транспорт, 2022. С. 33-51.
21. Лисенко П. А. Лізингові механізми фінансування автопарку в Україні. Фінанси України, 2021. С. 12-25.
22. Мельник П. А. Інноваційні технології на автомобільному ринку України. Інноваційна економіка, 2021. С. 21-42.
23. Мельник В. М. Економічні аспекти забезпечення логістики в умовах війни. Маркетинг і логістика, 2022. С. 15-34.
24. Міністерство інфраструктури України. План розвитку транспортної логістики у воєнний час. Київ, 2022.
25. Назаренко Ю. С. Безпілотні технології в транспорті України: перспективи та проблеми. Транспортна безпека, 2023. С. 5-22.
26. Національний банк України. Огляд фінансових показників лізингових компаній. Київ, 2023.
27. Олексенко В. І. Регулювання імпорту автомобілів в умовах війни. Право і економіка, 2022. С. 56-72.
28. Павленко І. О. Вплив лізингових програм на оновлення автопарку. Фінансовий вісник, 2020. С. 67-82.

29. Паламарчук О. Л. Податкове стимулювання імпорту електромобілів. *Фінансовий вісник*, 2023. С. 67-83.
30. Петрова Н. Л. Автомобільна промисловість і економічний розвиток держави. *Економічна політика*, 2020. С. 22-38.
31. Петрова Т. С. Програми trade-in та оновлення автопарків в Україні. *Транспортні системи*, 2023. С. 45-62.
32. Рибак Т. І. Державне регулювання імпорту автомобілів в умовах війни. *Економічні дослідження*, 2022. С. 41-59.
33. Руденко С. М. Державна політика регулювання імпорту автомобілів в Україні. *Економіка і держава*, 2021. С. 101-118.
34. Сидоренко Л. А. Лізингові програми міжнародних компаній на ринку України. *Бізнес-аналіз*, 2023. С. 12-28.
35. Сидоренко В. І. Світові тенденції розвитку автомобільного ринку та їх вплив на Україну. *Світова економіка і міжнародні відносини*, 2023. С. 77-95.
36. Федоренко О. П. Розвиток електромобільної інфраструктури в Україні. *Транспортна інженерія*, 2022. С. 44-61.
37. Федоренко В. П. Роль електромобілів у стабілізації транспортної інфраструктури під час війни. *Технічні науки*, 2023. С. 75-91.
38. Шевченко А. В. Логістичні потоки імпорту автомобілів через західний кордон України. *Логістика і економіка*, 2023. С. 56-74.
39. Шевченко О. В. Моделі державної підтримки імпорту автомобілів. *Державне управління та економіка*, 2022. С. 22-38.
40. Тищенко В. М. Психологічні проблеми осіб, позбавлених волі, в умовах ізоляції. *Психологія і право*, 2020. С. 88-103.
41. Укравтопром. Звіт про стан ринку автомобілів в Україні. Київ, 2022.
42. Укравтопром. Статистика продажів автомобілів в Україні 2020-2023. Київ, 2023.
43. Якимчук І. О. Інтеграція українського ІТ-сектора у розвиток безпілотних автомобільних систем. *Інформаційні технології та управління*, 2023. С. 33-50.

44. Яковенко С. В. Лізинг як інструмент стимулювання автомобільного ринку. Фінансовий журнал, 2021. С. 7-20.
45. Яковенко Т. І. Інтеграція безпілотних транспортних систем у комерційну та військову логістику. Автомобільний транспорт, 2023. С. 102-121.
46. ACEA. European Automobile Manufacturers Association. Annual Report 2023. Brussels, 2023.
47. Aditya Ramji, Hanif Tayarani. A Regional Analysis of Electric LDV Portfolio Choices by Vehicle Manufacturers, 2023.
48. Arbib J., Seba T. Rethinking Transportation 2021. Tony Seba Research, 2021.
49. Bloomberg. Electric Vehicles Market Report 2023. New York, 2023.
50. Bloomberg. NEF. Electric Vehicle Outlook 2023. New York, 2023.
51. Bosch Mobility Solutions. Autonomous Driving Annual Review 2023. Stuttgart, 2023.
52. Deloitte. Electric Vehicle Market Review 2023. New York, 2023.
53. Deloitte. Global Automotive Consumer Study. 2022. P. 1-68.
54. European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). Economic and Market Report: Global and EU auto industry - Full year 2023. Brussels, 2024.
55. European Commission. Mobility and Transport - European Automotive Industry Trends. Brussels, 2023.
56. European Commission. Transport in the EU: Statistical Pocketbook. Brussels, 2022.
57. Felix Jung, Malte Schröder, Marc Timme. Exponential Adoption of Battery Electric Cars, 2023.
58. Frost & Sullivan. Autonomous Vehicle Market Analysis. London, 2023.
59. Global Automotive Production Volume 2015-2025. Table of Worldwide Automotive Production, 2025.
60. International Energy Agency (IEA). Global EV Outlook 2023 - Executive Summary. Paris, 2023.

61. International Energy Agency (IEA). Global EV Outlook 2024 - Outlook for Electric Mobility. Paris, 2024.
62. International Transport Forum (ITF). Autonomous Vehicles and Transport Safety: Policy Insights. Paris, 2022.
63. International Transport Forum (ITF). Transport Outlook 2023. OECD, Paris, 2023.
64. KPMG. Global Automotive Executive Survey 2022. London, 2022.
65. KPMG. Global Automotive Executive Survey 2023. Amsterdam, 2023.
66. LMC Automotive. Global automotive production and sales forecast 2023-2025. London, 2023.
67. LMC Automotive. World Vehicle Forecasts 2023. London, 2023.
68. Massimiliano Fessina, Andrea Zaccaria, Giulio Cimini, Tiziano Squartini. Pattern-detection in the global automotive industry: a manufacturer-supplier-product network analysis. 2023.
69. McKinsey & Company. The Future of Mobility 2023. New York, 2023.
70. McKinsey & Company. The road ahead for automotive industry 2023: Global trends and EV adoption. 2023.
71. Mobileye. Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) Report. Jerusalem, 2023.
72. Nvidia. Drive Platform for Autonomous Vehicles. Santa Clara, 2023.
73. OICA. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. World Motor Vehicle Production 2022. Paris, 2023.
74. Roland Berger. Automotive & Mobility Trends 2023. Munich, 2023.
75. Stellantis. Factory Leasing Programs Overview. Amsterdam, 2023.
76. Statista. Global Car Market Statistics. Hamburg, 2023.
77. Volkswagen Group. EV & Autonomous Vehicles Strategy 2023. Wolfsburg, 2023.
78. Zhi Li, Hang Fan, Shuyan Dong. Electric Vehicle Sales Forecasting Model Considering Green Premium: A Chinese Market-based Perspective. 2023.

ДОДАТКИ

**Основні інструменти державного регулювання імпорту автомобілів
та їхній результат, 2022-2024 рр.**

Інструмент	Механізм дії	Ціль/економічний ефект	Результати 2022-2024 рр.
Акцизи та мита	Зниження податкового навантаження на електромобілі та вантажні авто	Стимулювання ввезення критично важливих авто, підтримка модернізації автопарку	Частка електромобілів у імпорті зросла з 7% у 2022 році до 15% у 2024 році
Спрощене розмитнення	Пріоритетне оформлення критичних автомобілів (спецтехніка, вантажні)	Скорочення часу доставки, забезпечення мобільності населення та бізнесу	Середній час розмитнення скоротився з 21 дня до 7-10 днів
Валютне регулювання	Пріоритетне забезпечення іноземної валюти для імпортерів авто	Підтримка фінансової стабільності ринку	Імпортери отримали доступ до валютних лімітів на критичний імпорт у 95% випадків
Програмні ініціативи	Державні програми стимулювання імпорту електрокарів, комплектуючих, спецтехніки	Підтримка легального імпорту, збереження ринку, модернізація автопарку	Кількість імпортованих ато в рамках програм зросла з 1500 до 6500 од. на рік
Міжнародна фінансова підтримка	Гранти, кредитик, технічна допомога	Забезпечення ресурсами для закупівлі транспортних засобів критичного призначення	Фінансування забезпечило постачання 1200 спецавтомобілів для держструктур

Українські лізингові компанії та їхні портфелі

№	Назва компанії	Основні сегменти	Кількість авто в портфелі	Особливості/додаткові послуги
1	УкрЛізинг	Легкові, вантажні	1500	Програми фінансування для малого бізнесу
2	ПромЛізинг	Вантажні, спецтехніка	800	Спеціалізація на комерційному транспорті
3	АвтоКредит Лізинг	Легкові	1200	Програми для фізичних осіб, корпоративні пакети
4	Індустріал Лізинг	Вантажні, спецтехніка	650	Довгострокові контракти для бізнесу
5	Кредо Лізинг	Легкові, вантажні	500	Партнерство з банками та страховими компаніями
6	Банк Лізинг	Легкові	450	Інтеграція з банківськими кредитними продуктами
7	Лізингова компанія «Альфа»	Легкові, електромобілі	350	Підтримка електромобільних програм
8	Лізингова компанія «Глобал»	Вантажні, спецтехніка	300	Фокус на комерційному автопарку

Іноземні лізингові компанії, що ведуть свою діяльність в Україні

№	Назва компанії	Країна походження	Основні сегменти	К-сть контрактів	Особливості/програми
1	Mercedes-Benz-Financial Services	Німеччина	Легкові, вантажні	120	Лізинг нових автомобілів Mercedes
2	BMW Financial Services	Німеччина	Легкові, електромо білі	90	Програми для корпоративних клієнтів
3	Europcar Leasing	Франція	Легкові, комерційні	60	Короткострокові та довгострокові програми
4	ALD Automotive	Франція	Легкові, вантажні	80	Лізинг авто для корпоративного сектору
5	Arval	Бельгія	Легкові	50	Програми для малого і середнього бізнесу
6	Toyota Financial Services	Японія	Легкові, вантажні	70	Підтримка дилерських мереж та корпоративних клієнтів
7	LeasePlan	Нідерланди	Легкові, вантажні	65	Фокус на довгостроковий лізинг
8	Volkswagen Financial Services	Німеччина	Легкові, електромо білі	100	Програми фінансування VW, Skoda, Audi