

ISSN 1998-7927(print) ISSN 2664-6498 (online)

DOI: <https://doi.org/10.33216/1998-7927-2026-302-4-66-76>

УДК 332.122:338.45:629.33 (477)

ВІЛЬНІ ЕКОНОМІЧНІ ЗОНИ У ПІСЛЯВОЄННОМУ ВІДНОВЛЕННІ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

Лазарєв А.О.

FREE ECONOMIC ZONES IN THE POST-WAR RECOVERY OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN UKRAINE

Lazarev A.O.

Розглянуті види вільних (спеціальних) економічних зон (В(С)ЕЗ), у тому числі експортно-орієнтовані, технологічно-інноваційні, логістичні та торговельні, туристичні та відпочинкові, стимуляційні. Визначено найбільш доцільні види В(С)ЕЗ у разі формування В(С)ЕЗ для вітчизняних автомобілебудівних підприємств. У складі ризиків під час створення В(С)ЕЗ для повоєнного відновлення автомобілебудівної галузі в Україні розглянуто такі як нерівні умови з іншими вітчизняними підприємствами, у тому числі з іншим географічним розташуванням, активна конкуренція серед місцевих (локальних) виробників, зростання конкуренції на місцевому ринку за рахунок залучення іноземних підприємств, ймовірна нестача кваліфікованої робочої сили, підвищення вартості життя на територіях створення В(С)ЕЗ, ймовірність екологічних проблем за рахунок індустріалізації певної території, ймовірність використання В(С)ЕЗ для зменшення оподаткування, тимчасове скорочення податкових та митних платежів як джерела наповнення бюджету. Запропоновано та описано принципові напрями дій з боку держави для формування В(С)ЕЗ для українських підприємств автомобілебудування, зокрема такі як розробка концепції В(С)ЕЗ, визначення географічного розташування В(С)ЕЗ, підготовка пакету документів щодо затвердження В(С)ЕЗ, обговорення проєкту функціонування В(С)ЕЗ, визначення пакету пільг та преференцій для учасників В(С)ЕЗ, сприяння інтелектуальним інвестиціям у В(С)ЕЗ, підтримка кадрової спроможності учасників В(С)ЕЗ, запровадження екологічних стандартів для учасників В(С)ЕЗ, проведення попередніх перемовин з потенційними іноземними учасниками В(С)ЕЗ. Показано, що для українського автомобілебудування впровадження

В(С)ЕЗ матиме низку позитивних наслідків, зокрема таких як зниження виробничих витрат, посилення конкурентоспроможності, технологічний трансфер та отримання нових технологій, інфраструктурний розвиток, спрощення доступу до зовнішніх ринків та стимулювання досліджень у галузі.

Ключові слова: вільна (спеціальна) економічна зона, автомобілебудування, ризики, напрями дій, наслідки.

Вступ. Активні воєнні дії на території України, значні руйнування, збитки для вітчизняних підприємств вже зараз потребують формування пропозицій щодо післявоєнного відновлення національної економіки в Україні.

Саме автомобілебудування, як про це свідчить міжнародний досвід, може стати одним з драйверів післявоєнного відновлення економіки України. При цьому, як знову ж таки свідчить міжнародний досвід, доцільною є державна підтримка автомобілебудування з використанням різних інструментів. Одним з таких інструментів можуть стати вільні (спеціальні) економічні зони. Отже, аналіз наявного досвіду використання вільних (спеціальних) економічних зон (далі — В(С)ЕЗ) та адаптація такого досвіду до умов України представляє очевидний інтерес для дослідження.

Мета статті полягає у окресленні пропозицій щодо використання інструменту вільних (спеціальних) економічних зон для післявоєнного відновлення автомобілебудування в Україні.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Вільні (спеціальні) економічні зони є добре відомим та широко використовуваним у практиці державної підтримки інструментом. Активний розвиток В(С)ЕЗ у світі почався у ХХ столітті [1–4]. Розвиток В(С)ЕЗ у різних країнах є неоднорідним [5–8], але загально визнаною є позитивна роль В(С)ЕЗ для розвитку національних економік окремих держав за рахунок збільшення міжнародної торгівлі, активізації інноваційної діяльності, залучення інвестицій тощо [9, 10]. Країни з абсолютно різними економічними умовами демонструють позитивні результати у разі запровадження В(С)ЕЗ. Так, позитивно можна оцінити досвід використання В(С)ЕЗ для відновлення економік країн Східної Європи [11], Західної Європи [8], Латинської Америки [4], Китаю [12, 13] тощо.

У західних країнах, особливо в Європі, відзначається значна кількість В(С)ЕЗ, що перевищує 250 одиниць, із найбільшою концентрацією в Західній Європі. Переважно це зони вільної торгівлі, розташовані в морських портах, зокрема в Німеччині та Великобританії. У Східній Європі вільні економічні зони з'явилися наприкінці 70-х - початку 80-х років ХХ століття. Основною метою таких В(С)ЕЗ є стимулювання торгівлі та промислового розвитку [8, 10, 11].

Найбільша вільна економічна зона розташована на кордоні Мексики та США, пропонуючи вигоди недорогої робочої сили та доступ до ринків. Крім того, у країнах, що розвиваються, йде активна реалізація ініціатив для створення спеціальних економічних зон, спрямованих на прискорене промислове зростання та залучення іноземних інвестицій [4, 7, 11, 14, 15, 16].

Для України особливо цікавим може бути досвід використання В(С)ЕЗ у Польщі, яка має схожі з Україною територіальні, кліматичні та інституційні умови, пройшла схожий шлях приватизації, побудови необхідних інститутів та ринкової економіки [17, 18].

На користь актуальності використання В(С)ЕЗ як специфічного інструменту підтримки окремих галузей свідчить й досвід КНР, наприклад [12, 13, 16, 19, 20]. Перші В(С)ЕЗ у Китаї були створені ще у 1978 році, а станом на 2021 рік у Китаї налічувалося майже 500 В(С)ЕЗ. Додатково до такої значної кількості В(С)ЕЗ у Китаї успішно функціонує 14

національних зон транскордонного співробітництва та 13 вільних митних зон. Додатково до В(С)ЕЗ на території Китаю поза межами Китаю успішно функціонують 99 китайських індустріальних, дослідницьких та інноваційних парків, які також формують свій внесок у формування економічних результатів країни [19, 20].

В Україні теж є досвід використання В(С)ЕЗ [2, 21–25 та ін.], втім навряд чи такий досвід можна охарактеризувати як позитивний, бо серйозних економічних або технологічних здобутків використання В(С)ЕЗ не надало, але вони спровокували випадки зменшення сум податків та зборів до державного бюджету, ухилення від оподаткування тощо. Втім це не означає, що треба відмовитися від здобутого досвіду. Вартує, скоріше, врахувати зроблені помилки та не повторювати їх у майбутньому, взяти успішний іноземний досвід функціонування В(С)ЕЗ та адаптувати його до України з урахуванням нових економічних реалій для української економіки.

Розглядаючи перспективи повоєнного відновлення автомобілебудування в Україні, слід сказати, що необхідність державної підтримки галузі як така сумнівів не викликає [26–28 та ін.], і тому використання з цією метою інструменту В(С)ЕЗ виглядає обґрунтованим та доцільним.

Виклад основного матеріалу. Використання інструменту В(С)ЕЗ для повоєнного відновлення автомобілебудування в Україні потребує уточнення доцільного для використання виду В(С)ЕЗ. Традиційно у світі існує декілька основних видів вільних (спеціальних) економічних зон, кожна з яких має свої характеристики та особливості. Відповідні види представлені у табл. 1.

Види В(С)ЕЗ є різними, й для розвитку автомобілебудування в Україні можуть бути придатними не всі такі види. З числа наявних видів В(С)ЕЗ для повоєнного відновлення українського автомобілебудування інтерес представляють експортно-орієнтовані та технологічно-інноваційні. Саме такі В(С)ЕЗ дозволять створити міцні передумови для повоєнного відновлення та розвитку автомобілебудування — за рахунок залучення нових технологій, залучення інвестицій, формування міцних стосунків із закордонними партнерами, експорту продукції тощо.

Таблиця 1

**Найбільш поширені види вільних (спеціальних) економічних зон
(сформовано автором на основі [1–5, 8, 10, 12, 16, 18, 23])**

Види вільних (спеціальних) економічних зон	Орієнтир діяльності	Основна мета
Експортно-орієнтовані	А. Стимулювання експорту товарів та послуг; залучення іноземних інвесторів та виробників для розширення експорту	Залучення іноземних інвестицій та розвиток експортного потенціалу країни
Технологічно-інноваційні	Залучення технологічно-орієнтованих підприємств та стимулювання досліджень і технологічного розвитку	Розробка, впровадження та поширення новітніх технологій
Логістичні та торговельні	Максимально ефективне використання вдалого географічного розташування та транспортних потоків певної території або транспортного центру (хабу)	Сприяння зручному міжнародному торговельному обміну
Туристичні та відпочинкові	Розвиток туризму та відпочинку, збільшення кількості внутрішніх та зовнішніх туристів	Максимальне сприяння розвитку туризму, готелів, ресторанів, туристичних агентств та інших підприємств, які працюють у сфері туризму та гостинності
Стимуляційні	Розвиток внутрішнього підприємництва та місцевого малого бізнесу	Зниження соціальної напруги, подолання впливу депресивних територій

Інші розглянуті види В(С)ЕЗ для українських автомобілебудівних підприємств представляють істотно менший інтерес. Логістичні та торговельні В(С)ЕЗ традиційно формуються в контексті максимально ефективного використання географічного розташування виробничих потужностей та торгових шляхів. Такі В(С)ЕЗ призначені, скоріше, для всебічного розвитку певної території, яка і без того, як правило, має вдале географічне розташування, та максимального використання її можливостей. Такі В(С)ЕЗ не призначені для відновлення та/або розвитку певної галузі. Це не виключає можливості для українських автомобілебудівних підприємств працювати у певній логістичній В(С)ЕЗ, але не робить вибір саме такої В(С)ЕЗ доцільним в контексті повоєнного відновлення галузі.

Вибір туристичної або відпочинкової В(С)ЕЗ для автомобілебудування, очевидно, не є придатним через галузеву невідповідність. Але й вибір стимуляційної В(С)ЕЗ є сумнівним — традиційно таку В(С)ЕЗ роблять для здолання депресивного характеру території, стимулювання внутрішнього підприємництва, скорочення безробіття на певній території, стимулювання внутрішнього попиту тощо. Втім у контексті повоєнного відновлення автомобілебудування об'єктом є не окреме територіальне утворення (місто, район, територія), а галузь, для розвитку якої потрібні

технології, інвестиції, спрощення виходу на зовнішній ринок, стимулювання зовнішнього попиту тощо. Тому у контексті поставленого завдання вибір стимуляційної В(С)ЕЗ не є доцільним.

Розглядаючи питання створення В(С)ЕЗ для повоєнного відновлення українського автомобілебудування, не можна обійти увагою питання ризиків, які виникатимуть при створенні такої В(С)ЕЗ. Відповідні ризики розглянуто на рис. 1. Коментуючи виділені ризики під час створення В(С)ЕЗ для повоєнного відновлення галузі автомобілебудування в Україні, слід сказати таке. Перш за все, створення відповідної В(С)ЕЗ може спровокувати формування нерівних умов для інших вітчизняних підприємств, що приведе до відповідних соціальних та економічних наслідків. В(С)ЕЗ традиційно у принципі передбачає створення пільгових умов для учасників такої зони. З іншого боку, принциповою умовою підприємництва є рівність умов для всіх його учасників. Цю суперечку слід подолати під час розбудови В(С)ЕЗ для українських автомобілебудівних підприємств з метою забезпечення, з одного боку, адекватних умов для повоєнного відновлення учасників галузі, але, з іншого боку, для протидії дискримінації інших учасників ринкових відносин.

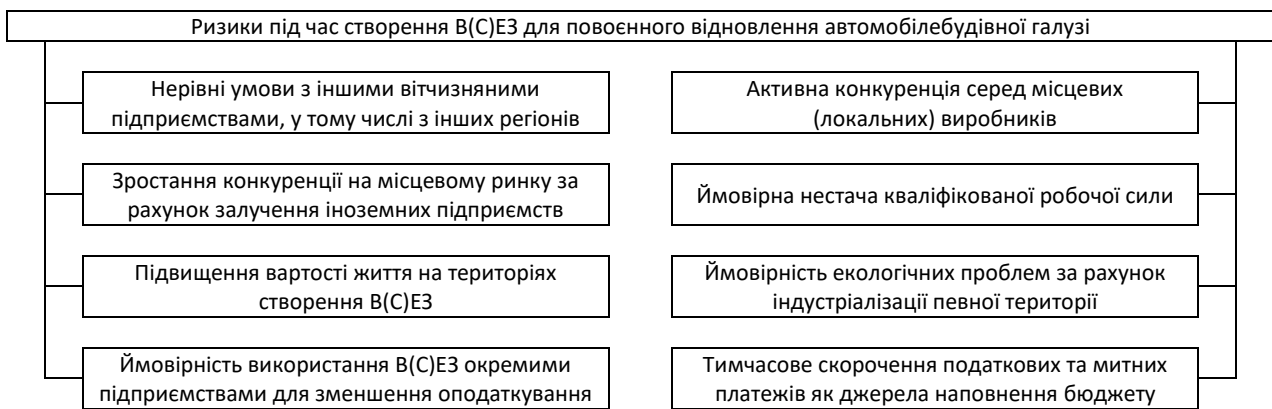


Рис. 1. Ризики під час створення В(С)ЕЗ для повоєнного відновлення автомобілебудівної галузі в Україні (запропоновано автором)

Створення В(С)ЕЗ логічним чином приведе до активної конкуренції посеред місцевих виробників, причому як всередині самої В(С)ЕЗ, так і з виробниками, які розташовані поза її межами. Таке зростання конкуренції є логічним та прогнозованим, але важливо, щоб воно було використано на загальну користь — позитивний економічний та соціальний ефект від поживлення економічної активності, залучення інвестицій та технологій має бути більшим, ніж негативний ефект для представників галузі від загострення конкуренції. Втім, світовий досвід створення В(С)ЕЗ [2, 4, 7, 8, 10–13, 16–18, 23, 29 та ін.] свідчить, що попри зростання конкуренції у разі створення В(С)ЕЗ, загальний економічний ефект для галузі та території є в цілому позитивним.

Створення В(С)ЕЗ може провокувати не тільки зростання конкуренції між місцевими виробниками, але й зростання конкуренції на місцевому ринку через участь у В(С)ЕЗ іноземних підприємств. Логічно, що створення В(С)ЕЗ для підприємств автомобілебудування в Україні може привести до залучення іноземних учасників галузі — залучення іноземних виробників, технологій та інвестицій традиційно розглядається як одна з цілей створення В(С)ЕЗ в цілому. Не менш логічним є те, що українські виробники переважно поступаються іноземним учасникам галузі за технологічним рівнем, досвідом виробництва та доступом до певних унікальних ресурсів. У такій ситуації створення В(С)ЕЗ у автомобілебудуванні в Україні може привести до того, що вітчизняні виробники будуть програвати іноземним учасникам галузі, а це замість економічного зростання навпаки може

привести до стагнації вітчизняного виробництва.

Специфічним ризиком під час створення В(С)ЕЗ для підприємств автомобілебудування в Україні є ризик ймовірної нестачі кваліфікованої робочої сили. Еміграція частини населення через війну, мобілізація частини населення (переважно чоловіків), відносна відкритість європейського ринку праці з привабливими умовами щодо заробітної плати, традиційна деіндустріалізація української економіки, зокрема машинобудування, за останні декілька десятиліть привели до браку кваліфікованих інженерних кадрів, які є обов'язковою умовою успішного функціонування автомобілебудівних підприємств. І при створенні В(С)ЕЗ для автомобілебудування цей ризик може виявитися цілком актуальним.

Опосередкованим, але в цілому актуальним ризиком, який має більше соціальну, ніж економічну природу, є підвищення вартості життя на територіях створення В(С)ЕЗ. Залучення іноземних інвестицій, активізація підприємницької діяльності учасників галузі логічним чином має привести до збільшення заробітних плат персоналу підприємств. Але при стабільній пропозиції на локальному ринку це приведе до збільшення вартості життя, хоча й може бути компенсоване зростанням супроводжуючого попиту. Такий ризик для галузі в цілому та для В(С)ЕЗ не є актуальним, але він може бути актуальним для соціально-економічного розвитку певної території та для соціальної стабільності.

Певний ризик під час створення В(С)ЕЗ для автомобілебудівних підприємств проявляється у ймовірності екологічних проблем за рахунок індустріалізації певної території.

Автомобілебудування відноситься до машинобудування, яке в силу специфіки виробничих процесів має негативний вплив на довкілля. Тож активний розвиток автомобілебудівних підприємств у В(С)ЕЗ за рахунок створення сприятливих економічних умов може провокувати погіршення екологічного стану такої території, що може стати гострою проблемою для територій традиційно рекреаційного призначення.

Попри те, що традиційно у світі використання інструменту В(С)ЕЗ за рахунок створення сприятливих економічних та податкових умов для суб'єктів бізнесу демонструє позитивні результати щодо поживлення економічної активності, економічного зростання тощо, специфічним ризиком для України є використання В(С)ЕЗ недобросовісними суб'єктами господарювання для легального уникнення оподаткування, митних платежів тощо. Сама природа В(С)ЕЗ передбачає створення певного пільгового режиму, але цей режим може бути застосований як «добросовісними» підприємствами з метою економічного зростання, розширення виробництва тощо, так і «недобросовісними» підприємствами, які такі пільги будуть використовувати для зменшення сум сплачуваних податків, обходу митних платежів тощо. І тоді замість формування позитивного результату від В(С)ЕЗ для підприємства автомобілебудування через поживлення економічної активності, залучення нових технологій та інвестицій результат буде негативний — у вигляді скорочення надходжень до бюджетів всіх рівнів.

Нарешті для України формування В(С)ЕЗ для підприємств автомобілебудування несе ще один специфічний ризик — зокрема ризик фінансової деформації місцевого та загального бюджетів. Протягом 2025–2026 рр. стабільність податкових та митних надходжень до бюджетів всіх рівнів у формуванні дохідної частини таких бюджетів є критичною для забезпечення фінансової стабільності України. Очікувати значного зростання дохідної частини бюджету у найближчий час немає підґрунтя, тож логічно припустити, що формування дохідної частини бюджету на найближчі роки залишиться істотно важливим. Водночас зрозуміло, що завдяки пільговим умовам функціонування підприємств у В(С)ЕЗ (а створення таких пільгових умов є природою В(С)ЕЗ та інструментом активізації підприємницької діяльності) протягом певного періоду податкові та митні платежі від

учасників В(С)ЕЗ будуть скорочені. Через певний час таке скорочення може бути компенсоване зростанням економічних результатів діяльності, у тому числі збільшенням бази оподаткування. Але однозначно протягом певного періоду діяльність В(С)ЕЗ приведе до скорочення надходжень до бюджетів всіх рівнів, що в Україні може становити особливу небезпеку.

Розроблення шляхів подолання та запобігання визначених ризиків під час створення В(С)ЕЗ для повоєнного відновлення автомобілебудівної галузі в Україні явно виходить за межі та обсяг даної публікації, але навіть ідентифікація таких ризиків та привернення уваги до них є корисними для запобігання негативним наслідкам побудови відповідної В(С)ЕЗ для української економіки.

Аналіз питань створення В(С)ЕЗ для автомобілебудівної галузі очевидним чином актуалізує питання географічного розташування такої В(С)ЕЗ в Україні. З урахуванням активних бойових дій на території України у 2022–2026 рр., вразливості виробничої, транспортної та енергетичної інфраструктури, необхідності логістичної підтримки функціонування В(С)ЕЗ найбільш доцільно її розташовувати на заході України, наприклад, в Ужгородській, Львівській, Волинській областях тощо. Визначення конкретних меж такої В(С)ЕЗ потребує більш докладних обґрунтувань, але зрозуміло, що через логістичні, воєнні та інфраструктурні чинники розміщувати таку В(С)ЕЗ на сході України, навіть у разі повного припинення воєнних дій, було б невиправданим рішенням

Після припинення воєнних дій, відновлення суверенітету України та зникнення воєнних загроз таку В(С)ЕЗ, беручи до уваги логістичні чинники, можна було б розмістити на півдні України — в Одеській, Миколаївській або Херсонській областях. Втім станом на 2026 рр. з урахуванням триваючих воєнних дій та обстрілів території України розміщення В(С)ЕЗ на такій території є недоцільним.

Ідея запровадження В(С)ЕЗ для підприємств автомобілебудування потребує конкретизації, хоча б у першому наближенні, шляхом виділення принципів напрямів дій з боку держави для створення В(С)ЕЗ. Відповідні напрями дій подано на рис. 2.

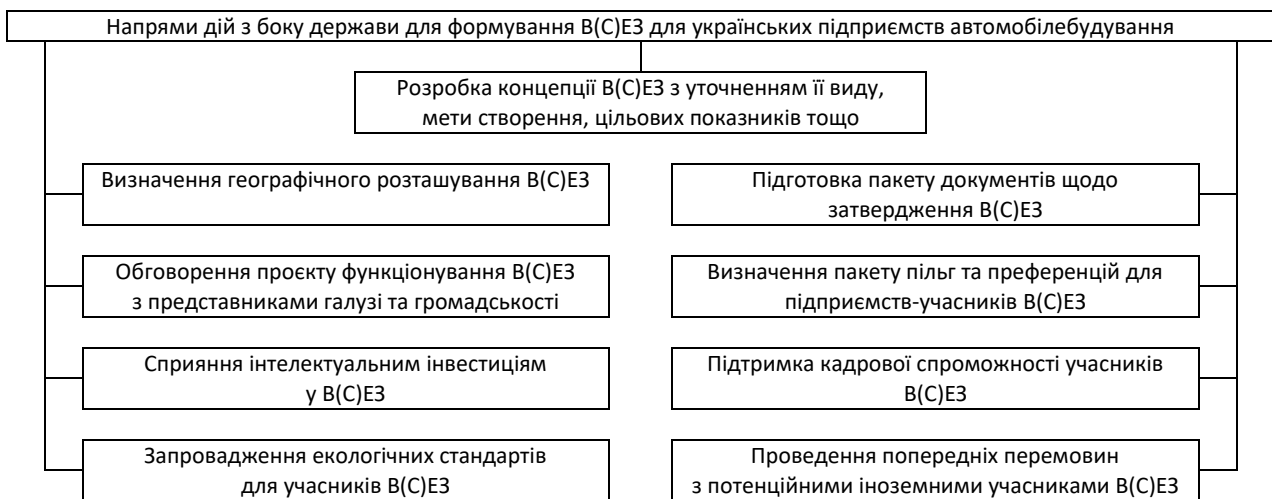


Рис. 2. Принципові напрями дій з боку держави для формування В(С)ЕЗ для українських підприємств автомобілебудування (запропоновано автором)

Логічно, що формування В(С)ЕЗ для підприємств автомобілебудування має розпочинатися із розроблення концепції такої В(С)ЕЗ, яка б у стислому вигляді містила всі необхідні дані щодо такої В(С)ЕЗ, у тому числі її мету, параметри функціонування, вид, очікувані результати тощо. Наступним напрямом є визначення попереднього географічного розташування В(С)ЕЗ з урахуванням сукупності чинників — демографічних, логістичних, воєнних, економічних тощо. Після розроблення концепції та визначення географічного розташування В(С)ЕЗ з урахуванням вимог нормотворчої діяльності та процедури створення В(С)ЕЗ необхідною є підготовка пакету документів щодо затвердження В(С)ЕЗ у передбаченому порядку.

Беручи до уваги, що В(С)ЕЗ зачіпає права та інтереси значної кількості осіб з урахуванням характеру її впливу наступним напрямом дій є широке обговорення проєкту функціонування В(С)ЕЗ з всіма зацікавленими сторонами — учасниками галузі, представниками місцевого самоврядування, громадами, представниками місцевих наукових та навчальних закладів, громадськими організаціями. Протягом такого обговорення існують можливості запобігання конфліктам, балансування інтересів, пошуку спільних можливостей тощо.

Принциповим напрямом діяльності держави під час запровадження В(С)ЕЗ є визначення пакету пільг та преференцій для автомобілебудівних підприємств, які діятимуть у такій В(С)ЕЗ. Наявність певних пільг, преференцій, режиму сприяння є природою В(С)ЕЗ, тому уникнути такого питання просто

неможливо. Водночас до такого питання слід підходити максимально зважено: пільги та преференції є необхідними для стимулювання відновлення галузі, економічного зростання, залучення інвестицій тощо; але надмірні пільги можуть значно скоротити податкові та митні надходження, створити дискримінаційні умови для інших суб'єктів господарювання тощо.

Крім питання пільг та преференцій для учасників В(С)ЕЗ з числа підприємств автомобілебудування в умовах України не можна оминати увагою питання сприяння інтелектуальним інвестиціям у В(С)ЕЗ, адже традиційно В(С)ЕЗ у світі формують результат не завдяки суто екстенсивним чинникам зростання, а завдяки використанню нових технологій, наукоємного виробництва тощо. Тож держава із залученням закладів освіти та науки має не просто створити митні та податкові пільги, але й сприяти трансферу знань, залученню інтелектуального капіталу до галузі. Пов'язаним, але не тотожним напрямом дій є підтримка кадрової спроможності учасників В(С)ЕЗ в Україні. Логічно припустити, що держава може створити умови для В(С)ЕЗ, іноземні партнери можуть надати логістичні коридори, технології та обладнання, але кадрову спроможність В(С)ЕЗ буде забезпечувати виключно українське суспільство — сценарій залучення робочої сили з-за кордону виглядає критично сумнівним. Беручи до уваги розглянуті ризики та демографічний чинник в Україні, кадрова спроможність В(С)ЕЗ потребує особливої уваги. В реаліях України таку кадрову спроможність можуть забезпечити місцеві заклади спеціальної технічної та вищої освіти.



Рис. 3. Очікувані позитивні наслідки від впровадження В(С)ЕЗ для українських підприємств автомобілебудування (запропоновано автором)

Беручи до уваги розглянуті ризики від запровадження В(С)ЕЗ для автомобілебудівних підприємств в Україні, окремим напрямом дій з боку держави є запровадження екологічних стандартів. Зараз екологізація промислового виробництва є світовим трендом. І Україна має відповідати такому тренду. Тож економічні зрушення на основі формування В(С)ЕЗ не мають здійснювати погіршення екологічного стану території. Тому паралельно з формуванням організаційних та інституційних засад функціонування В(С)ЕЗ слід обов'язково забезпечити дотримання екологічних стандартів виробництва для учасників такої В(С)ЕЗ.

Нарешті після формування всіх необхідних організаційних засад створення В(С)ЕЗ, підготовки проектів нормативних документів, забезпечення необхідного кадрового потенціалу доцільним принциповим напрямом дій є проведення попередніх перемовин з потенційними іноземними учасниками В(С)ЕЗ. Це є необхідним, беручи до уваги, що В(С)ЕЗ, з одного боку, має стимулювати вітчизняних виробників, а, з іншого боку, за своєю природою передбачає активне залучення іноземних виробників, іноземних інвестицій тощо. Але ж таке залучення передбачає врахування інтересів, намірів та побажань іноземних партнерів. Тож ще до формування В(С)ЕЗ доцільно визначити шляхом діалогу такі інтереси та наміри.

Світовий досвід використання В(С)ЕЗ свідчить про позитивні наслідки від їхнього впровадження для національної економіки. Такі позитивні наслідки досягаються завдяки додатковим можливостям для окремих підприємств. Для українського автомобілебудування за результатами впровадження В(С)ЕЗ в Україні можна очікувати таких позитивних наслідків — для

кожного підприємства окремо та для галузі в цілому (рис. 3).

Коментуючи очікувані позитивні наслідки від впровадження В(С)ЕЗ для українських підприємств автомобілебудування, слід зазначити таке. Перш за все, можна очікувати зниження виробничих витрат автомобілебудівних підприємств — за рахунок використання сучасних технологій, зниження податкових та митних платежів тощо. Зрозуміло, що саме по собі зниження виробничих витрат позитивно впливає на підприємство, сприяючи можливості його подальшого розвитку. Додатковим наслідком можна очікувати посилення конкурентоспроможності кожного підприємства та галузі в цілому — за рахунок зниження витрат, створення сприятливих умов для діяльності галузі, концентрації виробництва, вдалих географічних умов тощо.

Комплексним позитивним наслідком від впровадження В(С)ЕЗ для автомобілебудування в Україні варто очікувати технологічний трансфер та отримання нових технологій. Традиційно представники В(С)ЕЗ можуть виступати реципієнтами технологій від іноземних підприємств, які працюють у спільній діяльності з місцевими резидентами. Здобуття нових технологій також важливе для вітчизняних автомобілебудівних підприємств, адже у більшості випадків технологічний рівень українських автомобілебудівників істотно поступається закордонним партнерам.

Додатковим позитивним наслідком від В(С)ЕЗ має стати інфраструктурний розвиток — як за рахунок державних коштів, так і за рахунок застосування механізмів державно-приватного партнерства. Якщо буде ініціатива щодо повоєнного відновлення автомобілебудівної галузі, то бенефіціарами такої ініціативи буде

широко коло осіб — не тільки власники автомобілебудівних підприємств, але й місцеве населення (за рахунок зростання попиту на кваліфіковану робочу силу та зростання заробітних плат), розпорядники місцевого та державного бюджетів (за рахунок отримання податкових та митних платежів й компенсації зниження ставок податків та зборів збільшенням податкової бази), суміжні галузі (за рахунок зростання попиту на матеріали та запасні частини для автомобілебудівної галузі), місцеві підприємці (за рахунок зростання суміжного попиту) тощо. Отже, держава сама зацікавлена у покращанні інфраструктури та з урахуванням більш комплексних програм післявоєнного відновлення України може за певних умов залучати кошти іноземних партнерів.

Запровадження В(С)ЕЗ має забезпечити українським автомобілебудівникам спрощення доступу до зовнішніх ринків. Частково таке спрощення має бути досягнуто за рахунок дерегуляції державного впливу, зменшення ставок мит та платежів, скорочення податків. Але свій внесок у спрощення доступу до зовнішніх ринків мають здійснити й партнери вітчизняних підприємств автомобілебудування, бо саме із їхнім залученням можна формувати додаткові канали збуту та просування продукції, логістичні ланцюжки тощо.

Нарешті, впровадження В(С)ЕЗ для українських підприємств автомобілебудування має стимулювати дослідження у галузі за рахунок об'єднання зусиль вітчизняних виробників у галузі автомобілебудування, іноземних учасників галузі, вітчизняних представників науки та освіти. При цьому українські підприємства можуть отримати у співпраці із іноземними учасниками галузі додаткові технологічні переваги за рахунок технологічного розриву між національними ринками — з урахуванням жорсткої міжнародної конкуренції істотно сумнівним є бажання та готовність іноземних учасників галузі ділитися сучасними технологіями з українськими виробниками. Але українські виробники за рахунок діяльності В(С)ЕЗ можуть отримати доступ до тих технологій, які для певного закордонного ринку вже є застарілими та такими, що не мають особливої цінності.

Таким чином, незважаючи на розглянуті ризики, запровадження В(С)ЕЗ в Україні для автомобілебудування матиме комплексні позитивні наслідки для післявоєнного відновлення галузі. В(С)ЕЗ у автомобілебудуванні України можуть стати

важливим інструментом для стимулювання інвестицій, сприяти технологічному розвитку та підвищенню конкурентоспроможності національних автомобілебудівних підприємств, забезпечуючи їм сприятливі умови для розвитку та зростання. Беручи до уваги міжнародний досвід використання автомобілебудування як драйвера економічного розвитку національної економіки, створення відповідної В(С)ЕЗ матиме позитивні наслідки й для української економіки в цілому.

Висновок. Економіка України в цілому та окремі галузі у її складі потребують свого післявоєнного відновлення. У тому числі, післявоєнного відновлення потребує автомобілебудування, яке, як свідчить міжнародний досвід, може стати одним з драйверів відновлення економіки України. Одним з інструментів післявоєнного відновлення автомобілебудування в Україні можуть стати вільні (спеціальні) економічні зони. В(С)ЕЗ демонструють позитивний досвід використання по всьому світу. Для автомобілебудування в Україні з числа наявних видів В(С)ЕЗ інтерес представляють експортно-орієнтовані та технологічно-інноваційні В(С)ЕЗ.

Під час формування В(С)ЕЗ для автомобілебудування слід враховувати виділені ризики, які можуть істотно знизити позитивний ефект від В(С)ЕЗ та навіть привести до негативних соціально-економічних наслідків. Під час формування В(С)ЕЗ для автомобілебудування слід реалізувати запропоновані принципові напрями дій з боку держави, які передбачають створення концепції та документів для формування В(С)ЕЗ, вибір місця В(С)ЕЗ, обговорення концепції В(С)ЕЗ із зацікавленими сторонами тощо. Такі напрями ще не забезпечують безпосередньо створення В(С)ЕЗ, але є необхідними підготовчими діями для її запуску.

Як очікується, створення В(С)ЕЗ для українських автомобілебудівних підприємств дозволить досягти сукупності позитивних наслідків, у тому числі зниження виробничих витрат, посилення конкурентоспроможності, технологічного трансферу, інфраструктурного розвитку, спростити доступ до зовнішніх ринків тощо.

Як напрями подальших наукових досліджень, обґрунтовано визначити дослідження економічних та фінансових механізмів функціонування вільних економічних зон, аналіз їхнього впливу на розвиток автомобільної галузі, а також вивчення

ефективних стратегій впровадження В(С)ЕЗ в контексті відновлення інфраструктури автомобільної промисловості України в цілому. Крім того, як напрям подальших досліджень, слід визначити розробку ефективної правової та регуляторної бази функціонування В(С)ЕЗ для підприємств автомобілебудування в Україні, а також розроблення механізмів приваблення інвестицій та стимулювання інновацій у цьому секторі.

Література

1. Бочарова Ю. Г., Чернега О. Б., Кожухова Т. В., Іщенко О. В., Спеціальні економічні зони: стан та особливості розвитку в світі. Торгівля і ринок України. 2022. №2(52). С. 9-19.
2. Войцеховська Ю. В., Мавріна А. О., Войцеховська В. В. Спеціальні економічні зони: зарубіжний досвід та перспективи в Україні. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Проблеми економіки та управління. 2016. № 847. С. 42–48.
3. Alansary O. S., Al-Ansari T. Defining ‘free zones’: A systematic review of literature. Heliyon. 2023. Volume 9. Issue 4. URL: <https://www.cell.com/action/showPdf?pii=S2405-8440%2823%2902551-3>
4. Garcia M., Kim S. The Impact of Free Economic Zones on Industrial Development: Case Studies from Latin America. Latin American Journal of Economic Development. 2017. №18(1). P. 82–97.
5. Assessment of Free Economic Zones in Developing Countries: Case Studies and Policy Recommendations. UNCTAD Report. Geneva: United Nations Conference on Trade and Development, 2018.
6. Xu L., Chen H., Chen S., & Wang H. Study on the impact of pilot free trade zones on low-carbon green development performance. 2025. Applied Economics. P. 1–15. <https://doi.org/10.1080/00036846.2025.2504194>
7. Arbolino R., Boffardi R., Bonasia M., Capasso S. & Simone L. Imitation or learning: Exploring the drivers of Special economic zones. Structural Change and Economic Dynamics. 2025. Volume 72. P. 456–466. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0954349X24001607>
8. Johnson R. Economic Development Strategies: Lessons from Western Europe's Free Trade Zones. Journal of Global Economics. 2020. №30(4). P. 245–260.
9. International Monetary Fund Report on Global Economic Trends and Free Trade Zones. IMF Working Paper. 2019. No. 194/2019.
10. Smith J. The Role of Free Economic Zones in Global Trade: A Comparative Analysis. International Journal of Economic Development. 2018. 45(2). P. 112–128.
11. Chen L., Wang Y. Development of Free Economic Zones in Eastern Europe: Trends and Challenges. Eastern European Economic Review. 2019. №22(3). P. 55–72.
12. Li H., Zhang Q. Exploring the Role of Free Trade Zones in China's Economic Growth: A Comparative Study. China Economic Review. 2021. №40(2). P. 201–218.
13. Fangwen L., Weizeng S., Jianfeng W. Special Economic Zones and Human Capital Investment: 30 Years of Evidence from China. American Economic Journal: Economic Policy. 2023. Vol. 15, No. 3. P. 35–64. URL: <https://www.aeaweb.org/articles/pdf/doi/10.1257/po1.20200492>
14. Peng J., Ling J. & Yuan D. The impact of pilot free trade zones on producer services agglomeration. Applied Economics. 2026. Volume 58(2). P. 262–276. <https://doi.org/10.1080/00036846.2025.2452534>
15. Bergantino A. S., Fusco G., & Intini M. Are Special Economic Zone policies (SEZ) effective? An empirical analysis on the transport and logistics' sector. Applied Economics. 2026. Volume 58(1). P. 157–171. <https://doi.org/10.1080/00036846.2025.2450389>
16. Кузнєцова Н. В., Бабич О. А. Спеціальні економічні зони як механізм залучення ПІІ в Китай. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2020. Випуск 33. Частина 1. С. 82–86.
17. Кузнєцова Н. В. Механізми дії спеціальних економічних зон та їх роль у економічному розвитку країн центральної та східної Європи (на прикладі Польщі). Сталий розвиток економіки. 2024. №1 (48). С. 228–237.
18. Наконечна К. В. Спеціальні економічні зони як дієвий засіб регіональної економічної політики. Досвід Польщі. Агросвіт. 2015. № 20. С. 29–35.
19. Дроботюк О. В. Роль спеціальних економічних зон у політиці реформ та відкритості КНР. Україна-Китай. 2018. №14. URL: <https://sinologist.com.ua/drobotyuk-o-v-rol-spetsialnyh-ekonomichnyh-zon-u-politytsi-reformta-vidkrytosti-ksnr/>
20. Франко Л. С., Кошева О. І. Спеціальні економічні зони Китаю 2022. Наука і молодь у ХХІ сторіччі: збірник матеріалів Всеукраїнської молодіжної науково-практичної інтернет-конференції (м. Полтава, 30 листопада 2022 р.). Полтава: ПУЕТ, 2002. С. 48–51.
21. Чернявська Л. В. Аналіз інвестиційної діяльності у спеціальних економічних зонах України. Вісник Університету банківської справи Національного банку України. 2013. № 3. С. 85–88.

22. Штань М. В. Спеціальні економічні зони України в умовах глобалізації світового господарства. Актуальні проблеми економіки. 2015. №10. С. 71–77.
23. Григоренко Я. О. Спеціальні економічні зони: зарубіжний та вітчизняний досвід функціонування. Наукові праці НДФІ. 2014. №1. С. 49–57.
24. Єгорова О. О. Спеціальні економічні зони України: результати, проблеми та перспективи. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія Економічні науки. 2014. Випуск 5. Частина 1. С. 167–173.
25. Кудріна О. Ю. Стратегічні особливості відновлення промисловості: Україна повертається до ідеї спеціальних економічних зон. Економіка та право. 2016. № 2 (44). С. 124–130.
26. Кизим М. О., Колбасін Є. С. Державна підтримка автомобілебудування в Україні : монографія. Харків : ВД «ІНЖЕК», 2011. 264 с.
27. Гапотченко К. В. Управління підприємствами автомобілебудівної промисловості України в умовах протекціонізму: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.06.01. К. : Українська академія зовнішньої торгівлі, 2003. 19 с.
28. Шевченко І. Ю. Концептуальні положення державного програмування розвитку автомобілебудування України. Актуальні проблеми економіки. 2019. №8 (218). С. 70–81. URL: https://eco-science.net/archive/2019/APE-08-2019/8.19_topic_Shevchenko%20I.pdf
29. Підорічєва І. Ю. Спеціальні економічні зони: світова практика, досвід та альтернативна концепція для України. Економіка промисловості. 2020. № 1 (89). С. 5–30.
6. Xu L., Chen H., Chen S., & Wang H. Study on the impact of pilot free trade zones on low-carbon green development performance. 2025. Applied Economics. P. 1–15. <https://doi.org/10.1080/00036846.2025.2504194>
7. Arbolino R., Boffardi R., Bonasia M., Capasso S. & Simone L. Imitation or learning: Exploring the drivers of Special economic zones. Structural Change and Economic Dynamics. 2025. Volume 72. P. 456–466. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0954349X24001607>
8. Johnson R. Economic Development Strategies: Lessons from Western Europe's Free Trade Zones. Journal of Global Economics. 2020. №30(4). P. 245–260.
9. International Monetary Fund Report on Global Economic Trends and Free Trade Zones. IMF Working Paper. 2019. No. 194/2019.
10. Smith J. The Role of Free Economic Zones in Global Trade: A Comparative Analysis. International Journal of Economic Development. 2018. 45(2). P. 112–128.
11. Chen L., Wang Y. Development of Free Economic Zones in Eastern Europe: Trends and Challenges. Eastern European Economic Review. 2019. №22(3). P. 55–72.
12. Li H., Zhang Q. Exploring the Role of Free Trade Zones in China's Economic Growth: A Comparative Study. China Economic Review. 2021. №40(2). P. 201–218.
13. Fangwen L., Weizeng S., Jianfeng W. Special Economic Zones and Human Capital Investment: 30 Years of Evidence from China. American Economic Journal: Economic Policy. 2023. Vol. 15, No. 3. P. 35–64. URL: <https://www.aeaweb.org/articles/pdf/doi/10.1257/po1.20200492>
14. Peng J., Ling J. & Yuan D. The impact of pilot free trade zones on producer services agglomeration. Applied Economics. 2026. Volume 58(2). P. 262–276. <https://doi.org/10.1080/00036846.2025.2452534>
15. Bergantino A. S., Fusco G., & Intini M. Are Special Economic Zone policies (SEZ) effective? An empirical analysis on the transport and logistics' sector. Applied Economics. 2026. Volume 58(1). P. 157–171. <https://doi.org/10.1080/00036846.2025.2450389>
16. Kuznietsova N. V., Babych O. A. Spetsialni ekonomichni zony yak mekhanizm zaluchennia PII v Kytai. Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnogo universytetu. Seria: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove gospodarstvo. 2020. Vypusk 33. Chastyna 1. S. 82–86.
17. Kuznietsova N. V. Mekhanizmy dii spetsialnykh ekonomichnykh zon ta yikh rol u ekonomichnomu rozvytku krain tsentralnoi ta skhidnoi Yevropy (na

References

1. Bocharova Yu. H., Cherneha O. B., Kozhukhova T. V., Ishchenko O. V., Spetsialni ekonomichni zony: stan ta osoblyvosti rozvytku v sviti. Torhivlia i rynek Ukrainy. 2022. №2(52). S. 9–19.
2. Voitsekhovska Yu. V., Mavrina A. O., Voitsekhovska V. V. Spetsialni ekonomichni zony: zarubizhnyi dosvid ta perspektyvy v Ukraini. Visnyk Natsionalnogo universytetu «Lvivska politekhnika». Problemy ekonomiky ta upravlinnia. 2016. № 847. S. 42–48.
3. Alansary O. S., Al-Ansari T. Defining 'free zones': A systematic review of literature. Heliyon. 2023. Volume 9. Issue 4. URL: <https://www.cell.com/action/showPdf?pii=S2405-heli8440%2823%2902551-3>
4. Garcia M., Kim S. The Impact of Free Economic Zones on Industrial Development: Case Studies from Latin America. Latin American Journal of Economic Development. 2017. №18(1). P. 82–97.
5. Assessment of Free Economic Zones in Developing Countries: Case Studies and Policy Recommendations. UNCTAD Report. Geneva:

- prykladi Polshchi). Stalyi rozvytok ekonomiky. 2024. №1 (48). S. 228–237.
18. Nakonechna K. V. Spetsialni ekonomichni zony yak diievyyi zasib rehionalnoi ekonomichnoi polityky. Dosvid Polshchi. Ahrosvit. 2015. № 20. S. 29–35.
 19. Drobotiuk O. V. Rol spetsialnykh ekonomichnykh zon u politytsi reform ta vidkrytosti KNR. Ukraina-Kytai. 2018. №14. URL: <https://sinologist.com.ua/drobotyuk-o-v-rol-spetsialnykh-ekonomichnykh-zon-u-politytsi-reform-ta-vidkrytosti-knr/>
 20. Franko L. S., Kosheva O. I. Spetsialni ekonomichni zony Kytaiu 2022. Nauka i molod u KhKhI storichchi: zbirnyk materialiv Vseukrainskoi molodizhnoi naukovo-praktychnoi internet-konferentsii (m. Poltava, 30 lystopada 2022 r.). Poltava: PUET, 2002. S. 48–51.
 21. Cherniavska L. V. Analiz investytsiinoi diialnosti u spetsialnykh ekonomichnykh zonakh Ukrainy. Visnyk Universytetu bankivskoi spravy Natsionalnoho banku Ukrainy. 2013. № 3. S. 85–88.
 22. Shtan M. V. Spetsialni ekonomichni zony Ukrainy v umovakh hlobalizatsii svitovoho hospodarstva. Aktualni problemy ekonomiky. 2015. №10. S. 71–77.
 23. Hryhorenko Ya. O. Spetsialni ekonomichni zony: zarubizhnyi ta vitchyzniani dosvid funktsionuvannia. Naukovi pratsi NDFI. 2014. №1. S. 49–57.
 24. Iehorova O. O. Spetsialni ekonomichni zony Ukrainy: rezultaty, problemy ta perspektyvy. Naukovi visnyk Khersonskoho derzhavnogo universytetu. Seriya Ekonomichni nauky. 2014. Vypusk 5. Chastyna 1. S. 167–173.
 25. Kudrina O. Yu. Stratehichni osoblyvosti vidnovlennia promyslovosti: Ukraina povertaietsia do idei spetsialnykh ekonomichnykh zon. Ekonomika ta pravo. 2016. № 2 (44). S. 124–130.
 26. Kyzym M. O., Kolbasin Ye. S. Derzhavna pidtrymka avtomobilebuduvannia v Ukraini : monohrafiia. Kharkiv : VD «INZhEK», 2011. 264 s.
 27. Hapotchenko K. V. Upravlinnia pidpriemstvamy avtomobilebudivnoi promyslovosti Ukrainy v umovakh protektsionizmu: avtoref. dys. kand. ekon. nauk: 08.06.01. K.: Ukrainka akademiia zovnishnoi torhivli, 2003. 19 s.
 28. Shevchenko I. Yu. Kontseptualni polozhennia derzhavnogo prohramuvannia rozvytku avtomobilebuduvannia Ukrainy. Aktualni problemy ekonomiky. 2019. №8 (218). S. 70–81. URL: https://eco-science.net/archive/2019/APE-08-2019/8.19_topic_Shevchenko%20I.pdf
 29. Pidoricheva I. Yu. Spetsialni ekonomichni zony: svitova praktyka, dosvid ta alternatyvna kontseptsiiia dlia Ukrainy. Ekonomika promyslovosti. 2020. № 1 (89). S. 5–30.

Lazarev A. Free economic zones in the post-war recovery of the automotive industry in Ukraine.

The types of free (special) economic zones (F(S)EZs) are considered, including export-oriented, technological-innovation, logistics and trade, tourism and recreation, as well as stimulation zones. The most appropriate types of F(S)EZs for the establishment of zones aimed at domestic automotive enterprises have been determined. Among the risks associated with creating F(S)EZs for the post-war recovery of the automotive industry in Ukraine, the following are considered: unequal conditions compared to other domestic enterprises, including those in different geographical locations; active competition among local manufacturers; increased competition in the local market due to the attraction of foreign companies; potential shortages of skilled labor; rising costs of living in areas where F(S)EZs are established; the possibility of environmental issues due to the industrialization of specific territories; the potential use of F(S)EZs for tax avoidance; and a temporary reduction in tax and customs revenues as sources of budget funding.

Fundamental government action lines for the formation of F(S)EZs for Ukrainian automotive enterprises are proposed and described. Specifically, these include: developing the F(S)EZ concept; determining the geographic location of the F(S)EZ; preparing the documentation package for F(S)EZ approval; discussing the F(S)EZ operational project; defining a package of incentives and preferences for F(S)EZ participants; promoting intellectual investment within the F(S)EZ; supporting the human resource capacity of F(S)EZ participants; implementing environmental standards for F(S)EZ participants; and conducting preliminary negotiations with potential foreign F(S)EZ participants. It is shown that for the Ukrainian automotive industry, the implementation of F(S)EZs will yield a number of positive outcomes, including: reduced production costs; enhanced competitiveness; technology transfer and the acquisition of new technologies; infrastructural development; simplified access to foreign markets; and the stimulation of research and development (R&D) in the field.

Keywords: *free (special) economic zone, automotive industry, risks, action lines, outcomes.*

Лазарєв Антон Олександрович – аспірант НУ «Львівська політехніка»

ORCID 0009-0007-5986-4267

Anton.Lazarev@Meta.ua

Дата першого надходження статті 17.02.2026.

Дата прийняття статті до друку після рецензування 25.03.2026.

Дата публікації 26.05.2026.



Стаття з відкритим доступом,
відповідно до умов ліцензії

[Creative Commons \(CC BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)