

УДК 339.13.021:629.33(477) DOI: [https://doi.org/10.31617/tr.knute.2020\(34\)03](https://doi.org/10.31617/tr.knute.2020(34)03)

Лілія САМСОНОВА к. е. н., ст. викладач кафедри світової економіки Київського національного торговельно-економічного університету
E-mail: lsamsonova@knute.edu.ua
ORCID: 0000-0002-7285-9549 вул. Кіото, 19, м. Київ, 02156, Україна

Анастасія СЛОБОДЯН фахівець з управління товарними запасами ТОВ "ВіДі-Пауер"
E-mail: anastasiia.slobodian@vidi.ua вул. Велика Кільцева, 58, м. Київ, 08131, Україна

ДЕФОРМАЦІЇ РИНКУ ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ В УКРАЇНІ

Детально проаналізовано стан ринку легкових автомобілів в Україні. Досліджено показники, як-от: обсяг виробництва, кількісний та вартісний показники імпорту, географічна структура імпорту. Визначено частку імпортованих автомобілів у внутрішніх продажах, структуру випуску галузі за виробниками, ставки ввізних податків на легкові автомобілі, а також структуру ринку за марками автомобілів.

Ключові слова: ринок легкових автомобілів, динаміка виробництва, імпорт легкових автомобілів, митне регулювання, імпортозалежність.

Самсонова Л., Слободян А. Деформации рынка легковых автомобилей в Украине. Детально проанализировано состояние рынка легковых автомобилей в Украине. Исследованы такие показатели, как объем производства, количественный и стоимостный показатели импорта, географическая структура импорта. Определены доля импортных автомобилей во внутренних продажах, структура выпуска отрасли по видам, ставки ввозных налогов на легковые автомобили, а также структура рынка по маркам автомобилей.

Ключевые слова: рынок легковых автомобилей, динамика производства, импорт легковых автомобилей, таможенное регулирование, импортозависимость.

Постановка проблеми. Для економіки України імпортозалежність є яскраво вираженою характеристикою її стану, яка проявилася одразу після набуття незалежності та утвердження принципів ринкових відносин. Негативно, що з кожним роком ситуація все більше погіршується, особливо в тих галузях, в яких, здавалося б, існують усі передумови для внутрішнього виробництва продукції, аналогічної імпортній [1]. З 2007 по 2017 р. в економіці України спостерігалось випереджальне збільшення імпорту проти темпів зростання валового випуску, однак якщо у 2007 р. на кінцеве споживання припадало 17.3 %, на проміжне – 61.3 і на валове нагромадження – 21.4 %, то у 2016 р. структура мала такий вигляд: 61.7, 26.2 та 12.1 % відповідно [2]. Зміна структури імпорту свідчить про те, що з кожним роком у структурі кінцевих споживчих витрат домогосподарств, сектору загального державного управління та некомерційних організацій збільшується частка імпортованих товарів; однак та частина внутрішнього попиту, що задовольняється

за допомогою товарів вітчизняного виробництва, на 61 % складається з імпортованого проміжного споживання, тобто реальний рівень імпортозалежності є значно вищим.

Зростання імпортозалежності посилюється загостренням військово-політичної ситуації всередині держави, скороченням прямого іноземного інвестування, тінізацією бізнес-середовища, деформацією споживчих потреб населення тощо. Варто згадати й про високу енергомісткість виробничих процесів, зношеність основних засобів, занепад галузевої науки, неефективне використання бюджетних коштів, які скеровують на підтримку секторів економіки.

Проблеми високої імпортозалежності національної економіки не розв'язуються й досягненням низької собівартості продукції, зменшенням матеріало- й енергомісткості виробництва чи низькою вартістю робочої сили. Також продовжує реалізовуватися малоефективна протекціоністська політика, за якої часто лобіюються інтереси потужних бізнес-груп, додатково погіршуючи якість і структуру конкурентоспроможного середовища. Зокрема, прикладом є автомобільна галузь, продукція якої не відповідає сформованим ринковим стандартам якості та ціни, а натомість штучно ускладнюється доступ населення до аналогічних імпортованих товарів із вищим рівнем якості [1, с. 102–107].

Ринок легкових автомобілів України є яскравим виразником ситуації хронічної імпортозалежності з боку як споживача, так і національного виробника. За 29 років незалежності в Україні залишилося лише одне підприємство, яке великовузловим складанням виготовляє легкові автомобілі одного відомого іноземного бренду. Це попри те, що Україна є шостою країною в Європі за кількістю населення і десятою за довжиною автомобільних доріг, де рівень автомобілізації можна порівняти з острівною державою Ямайка: кількість автомобілів на 1000 осіб населення становить 201 од. [3]. Парадоксальність ситуації полягає в тому, що незважаючи на активну політику уряду щодо захисту національного автовиробника, місткий внутрішній ринок, наявність великих (містотвірних) автомобільних заводів повного циклу виробництва, автомобільна промисловість України майже припинила своє існування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У своїх наукових працях питання імпортозалежності національної економіки досліджували Т. М. Мельник, К. С. Пугачевська [2]. Вивченням чинників розвитку внутрішнього ринку України займалися вчені, як-от: Т. О. Осташко, В. В. Венгер, Г. В. Ленінова, В. К. Олефір, О. С. Биконя [4], дослідженням стану та виявленням перспектив розвитку автомобілебудівних підприємств України – С. М. Савченко, Л. Г. Столяр. Питання державного регулювання автомобільної галузі в умовах глобалізації досліджує О. П. Савич [5], причинно-наслідкові зв'язки формування попиту на легкові автомобілі в Україні – О. Г. Ніколаєва та В. О. Моценський. Тенденції розвитку національної автомобільної галузі в умовах глоба-

лізаційних процесів визначені в наукових доробках Е. В. Прушківської та О. Д. Варнавського [6]. Проблематику галузевої імпортозалежності у своїх наукових працях розглядали закордонні вчені: Р. Бонфатті, К. Г. О'рурк [7], Р. Могенс [8].

Актуальність дослідження імпортозалежності в галузевому вимірі посилюється також існуванням диференціацій і деформацій у розвитку внутрішнього ринку та їхнім впливом на сучасний стан окремих галузей економіки України. Врахування галузевого аспекту уможливує підвищення ефективності державної політики щодо протидії стану імпортозалежності економіки в цілому.

Метою статті є дослідження стану імпортозалежності ринку легкових автомобілів України.

Матеріали та методи. Використано методи наукового дослідження, як-от: аналіз, синтез, порівняння, групування, узагальнення, статистичні методи оцінки динаміки та структури. Інформаційна база містить: наукові публікації вітчизняних вчених (монографії, наукову періодику), нормативно-правові акти України, статистичні дані Державної служби статистики, Асоціації автовиробників України "УкрАвтопром", інформаційно-аналітичної групи *AutoConsulting*.

Результати дослідження. Обсяги виробництва легкових автомобілів в Україні яскраво презентує статистична інформація щодо випуску продукції за окремими видами економічної діяльності, що представлена на офіційному сайті Державної служби статистики України за 2013–2019 рр. (*табл. 1*).

Таблиця 1

Виробництво легкових автомобілів в Україні, 2013–2019 рр.

| Вид транспортного засобу | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|-------|-------|------|------|------|------|------|
| <i>Інформація з офіційного сайту Державної служби статистики України</i> | | | | | | | |
| Легкові автомобілі, од. | 45397 | 25881 | * | * | * | * | * |
| <i>Інформація з офіційного сайту Асоціації автовиробників України "УкрАвтопром"</i> | | | | | | | |
| Легкові автомобілі, од. | 44779 | 25941 | 5654 | 4340 | 7296 | 5660 | 6254 |

* З 2015 р. дані щодо виробництва легкових автомобілів не оприлюднюються з метою забезпечення виконання вимог Закону України "Про державну статистику" щодо конфіденційності статистичної інформації [9].

Джерело: складено авторами за [10;11].

Цікавим є те, що в період занепаду автомобільної промисловості України офіційні дані щодо виробництва легкових автомобілів стали конфіденційними.

Асоціація автовиробників України "УкрАвтопром" не відносить інформацію щодо виробництва транспортних засобів до рангу конфіденційної та оприлюднює щомісячні показники на своєму офіційному сайті. Як свідчать дані, що наведені в *табл. 2*, за сім років обсяг виробництва легкових автомобілів (за всієї декларованої підтримки держави) скоротився на 86 %.

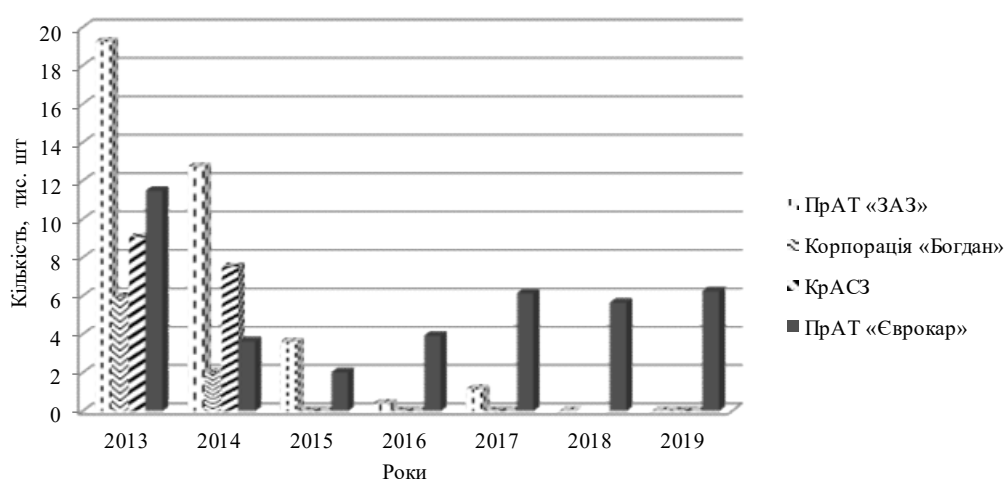
Динаміка ринку легкових автомобілів в Україні, 2013–2019 рр.

| Показник | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|--------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| Темп приросту випуску легкових автомобілів (до попереднього року), % | – | –42 | –78 | –23 | +68 | –22 | +11 |
| Імпорт, од. | 173197 | 57787 | 62313 | 87768 | 154410 | 230050 | 544043 |
| Загальний обсяг продажу легкових автомобілів в Україні, од. | 247015 | 86412 | 68291 | 92023 | 100300 | 99923 | 114779 |
| Обсяг продажу нових легкових автомобілів в Україні, од. | – | – | 46502 | 64478 | 80271 | 78386 | 89462 |
| Частка імпорту у внутрішніх продажах, % | 70.12 | 66.87 | 91.24 | 95.38 | 153.95 | 230.23 | 473.99 |

Джерело: складено авторами за [10;11].

Так, завод ПрАТ "Єврокар" – єдиний на сьогодні виробник легкових автомобілів в Україні, який працює на мінімальних завантаженнях та займається великовузловим складанням автомобілів модельного ряду ŠKODA [12]; однак і бренд ŠKODA не є продуктом вітчизняної технологічної думки.

За даними Асоціації автовиробників України, виробництво легкових автомобілів у нашій країні за окреслений період представлено такими підприємствами: ПрАТ "Запорізький автомобілебудівний завод" (ПрАТ "ЗАЗ"), корпорація "Богдан", ТзОВ "Кременчуцький автоскладальний завод" (КрАСЗ), ПрАТ "Єврокар" [11]. На *рисунку* представлено обсяги виробництва легкових автомобілів цими підприємствами у 2013–2019 рр.



Динаміка виробництва легкових автомобілів в Україні, 2013–2019 рр.

Джерело: побудовано авторами за [11].

З 2015 р. до цього часу корпорація "Богдан" не виробляє легкових автомобілів. У 2015 р. ТзОВ "Кременчуцький автоскладальний завод" призупинило свою діяльність, тобто 2014 р. був останнім, коли працювали всі чотири автомобілебудівні підприємства в Україні. Найбільше легкових автомобілів з 2013 по 2015 р. виготовляло ПрАТ "ЗАЗ", у 2018 р. воно випустило останній легковий автомобіль, а у 2019 р. лише ПрАТ "Єврокар" виготовляло легкові автомобілі, тобто випуск всієї галузі дорівнював випуску одного підприємства.

Розглядаючи ситуацію в ширшому часовому діапазоні, можна зазначити, що починаючи з 2011 р. в галузі автомобілебудування простежується тенденція до спаду виробництва, а у 2016 р. випущено найменшу за історію України кількість легкових автомобілів. Незначні покращення показників випуску легкових автомобілів у галузі в 2017 р. не спростували того факту, що виробництво скоротилося в 9 разів проти 2009 р. та майже у 55 разів щодо аналогічного показника 2008 р.

На сьогодні ПрАТ "ЗАЗ" припинило випуск легкових автомобілів, останнім внеском заводу було виробництво одного автомобіля у 2018 р. Скорочення обсягів випуску на ПрАТ "ЗАЗ" почалося у 2009 р. Воно мало сталий характер, і лише у 2011 та 2017 рр. підприємству вдалося покращити свій показник випуску, як порівняти з попередніми роками – 2010 та 2016 відповідно. Приголомшливим залишається той факт, що проти 2008 у 2017 р. виробництво на ПрАТ "ЗАЗ" зменшилося майже у 220 разів [13, с. 79–80].

Попри те, що виробничі потужності корпорації "Богдан" становлять 135 тис. легкових автомобілів на рік, підприємство лише у 2011 р. виготовило більш як 20 тис. легкових автомобілів, а за три роки – рекордно малу кількість – лише 1999 од. З 2015 р. корпорація припинила випуск легкових автомобілів. Також у цьому ж році ліквідовано ТзОВ "Кременчуцький автоскладальний завод"; з дати заснування КрАСЗ і до моменту його ліквідації завод випустив понад 140 тис. автомобілів. Безповоротною точкою для ТзОВ "Кременчуцький автоскладальний завод" став початок світової фінансової кризи: у 2009 р. обсяги виробництва скоротилися майже у 7 разів, хоча після цього підприємству вдалося знов набрати обертів, але вищих показників випуску, ніж у 2008 р., так і не вдалося досягти.

Тим часом з 2016 р. ПрАТ "Єврокар" став лідером автомобілебудування в Україні завдяки продуктивній співпраці з європейськими підприємствами, постійній інноваційній діяльності та інвестиціям у власні виробничі потужності. Наразі підприємство активно розвивається та нарощує обсяги виробництва легкових автомобілів з кожним роком [13, с. 79–80]. За досліджуваній період ПрАТ "Єврокар" також не демонстрував стабільної позитивної динаміки: у 2013 р. підприємство виготовляло майже 11.5 тис. легкових автомобілів, а вже за два роки показник скоротився до 2 тис., починаючи з 2016 р. підприємство нарощує обсяги виробництва і тримає стабільний показник випуску по 6 тис. автомобілів на рік.

В Україні існує значний потенційний попит на продукцію автомобілебудівної галузі, про це свідчить стабільне зростання показника придбаних авто за період 2013–2019 рр.; водночас абсолютна невідповідність обсягів виробництва вітчизняної галузі автомобілебудування внутрішньому попиту (у 2019 р. виготовлено 6254 легкові автомобілі, а придбано – 114779) формує розрив, який заповнюється імпортом.

За таких обставин український споживач, який має бажання й змогу придбати автомобіль для власного користування, не має іншого вибору, як збагачувати іноземні компанії, купуючи їхню продукцію, або вивозити кошти за кордон, щоб придбати автомобіль, який був у користуванні. У будь-якому разі кошти, зароблені та накопичені в національній економіці, виводяться за межі країни й фінансують розвиток інших економік. За останні сім років в Україну імпортовано легкових автомобілів на суму 14.32 млрд дол. США, що становить 40 % бюджету України у 2018 р. (табл. 3).

Таблиця 3

Географічна структура та вартість імпорту легкових автомобілів в Україні

| Регіони світу | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|
| Структура, % | | | | | | | |
| Країни СНД | 8.00 | 3.70 | 3.00 | 3.00 | 2.20 | 1.60 | 0.70 |
| Європа | 47.40 | 44.50 | 52.00 | 54.10 | 57.10 | 55.30 | 58.40 |
| Азія | 33.60 | 37.50 | 29.60 | 27.30 | 26.20 | 25.20 | 22.70 |
| Африка | 0.40 | 0.70 | 0.70 | 0.80 | 0.90 | 0.80 | 0.50 |
| Америка | 10.60 | 13.50 | 14.80 | 14.80 | 13.70 | 17.00 | 17.30 |
| Австралія й Океанія | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| Інші | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.10 | 0.40 |
| Вартість, млн дол. США | | | | | | | |
| Усього | 2995.49 | 1131.32 | 819.96 | 1441.46 | 2078.34 | 2243.17 | 3614.87 |
| Країни СНД | 239.05 | 42.41 | 24.22 | 42.87 | 44.69 | 36.84 | 25.26 |
| Європа | 1419.40 | 503.93 | 425.99 | 780.10 | 1186.89 | 1240.77 | 2110.92 |
| Азія | 1007.39 | 424.25 | 242.35 | 393.14 | 543.64 | 564.59 | 820.68 |
| Африка | 12.52 | 8.10 | 6.08 | 11.47 | 18.61 | 17.09 | 19.55 |
| Америка | 317.12 | 152.60 | 121.26 | 213.81 | 284.39 | 382.23 | 624.86 |
| Австралія й Океанія | 0.00 | 0.03 | 0.06 | 0.00 | 0.10 | 0.07 | 0.39 |
| Інші | 0.00 | 0.00 | 0.01 | 0.07 | 0.01 | 1.58 | 13.21 |

Джерело: складено авторами на основі [14].

Як демонструють наведені дані, у структурі імпорту легкових автомобілів за окреслений період стратегічні позиції посідають країни Європи, їхня частка з 2013 по 2019 р. зросла, й відповідно зменшилася частка країн СНД. Передусім такі зміни пов'язані зі введенням спеціального мита на товари походженням з Росії та з періодичним введенням спеціальних мит на імпорт транспортних засобів з Узбекистану. Частка азійських країн також скоротилася й у 2019 була меншою на 10.9 %, ніж у 2013 р. Така зміна структури частково зумовлена процесом лобювання розмитнення "євроблях", які зазвичай ввозять із США та Європи.

Упродовж 2011–2016 рр. як в Україні, так і у світі в цілому спостерігалось сповільнення темпів економічного зростання. Однак динаміка виробництва автомобілів, їх продажу (реєстрації) і цін була неоднаковою. У світі виробництво та продаж автомобілів зростали, а ціни зменшувалися. Водночас в Україні, навпаки, виробництво та продажі зменшувались, а ціни зростали. На світовому ринку утворився надлишок відносно дешевих автомобілів, а на внутрішньому – штучно підтримувалися високі ціни завдяки миту, акцизам [4] і ПДВ, що необхідно сплатити при імпорті. Встановивши три податки й – з 2015 по 2017 р. – додатковий імпортний збір, законодавець потурбувався і про захист національного виробника, і про неможливість для пересічного українця купувати автомобілі для власного користування не тільки за українськими цінами, а й навіть за цінами Європи.

Так, якщо громадянин має бажання купити новий автомобіль з Європи 2018 р. випуску з бензиновим двигуном об'ємом 1500 см³ загальною вартістю 15 000 євро, то він мусить сплатити податків (мито, акциз, ПДВ) на 151.4 тис. грн, що становить майже 35 % вартості машини, не враховуючи інших супутніх витрат. Старий автомобіль 2010 р. випуску, привезений із США, в Грузії коштуватиме близько 5 тис. дол. США, а в Україні – приблизно удвічі більше – 9400 дол. США, тобто сума податків сягає майже половини вартості автомобіля.

Разом з цим до Податкового кодексу України внесені зміни в частині нарахування акцизу на автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби. Ставка податку для відповідного транспортного засобу визначається множенням базової ставки (табл. 4) на коефіцієнт. Згідно з п. п. 215.3.5¹ п. 215.3 ст. 215 Податкового кодексу України від 02 грудня 2010 р. № 2755-VI зі змінами та доповненнями, "коефіцієнт визначається діленням об'єму циліндрів двигуна внутрішнього згоряння відповідного транспортного засобу в куб. сантиметрах на 1000 куб. сантиметрів та на коефіцієнт, що дорівнює кількості повних календарних років з року, наступного за роком виробництва відповідного транспортного засобу, до року визначення ставки податку" [17].

Таблиця 4

Ставки митних платежів при імпорті легкових автомобілів в Україну

| Податок | Вид та характеристики транспортного засобу | Базова ставка податку |
|------------------|--|-----------------------|
| Акцизний податок | Транспортний засіб з двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням та кривошипно-шатунним механізмом з об'ємом циліндрів: | |
| | - до 3000 куб. сантиметрів (включно) | 50 євро за од. |
| | - понад 3000 куб. сантиметрів | 100 євро за од. |
| | Транспортний засіб з двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем) з об'ємом циліндрів: | |
| | - до 3500 куб. сантиметрів (включно) | 75 євро за од. |
| | - понад 3500 куб. сантиметрів | 150 євро за од. |
| Мито | Транспортні засоби, що підпадають під товарну | 10 % |
| ПДВ | позицію 8703 УКТЗЕД | 20 % |

Джерело: складено авторами за [17; 18].

Надбудови з надзвичайно високих податків на старі автомобілі й відносна бідність населення призвели до збільшення обсягів контрабанди, зокрема з країн ЄС (так звані євробляхи). За даними Державної фіскальної служби України, на 1 листопада 2017 р. в країні перебувало 236 тис. автомобілів з іноземною реєстрацією, які порушили терміни транзиту і тимчасового ввезення [15]. Бажання українців мати власний автомобіль іноземного виробництва спричинило те, що на ринку з'явилися "посередники", які за символічну суму в 1000 євро допомагають уникнути необхідності сплати ввізних податків. Переважно автомобілі ввозять з Литви, Польщі, Болгарії в ціновій категорії 2.5–4 тис. євро.

Експертка Комітету з питань податкової та митної політики Верховної Ради України Ніна Южаніна визнає, що "загороджувальна митна політика, покликана підтримати вітчизняних автовиробників, зазнала повного провалу. Однак ніхто з представників влади не бачить справжніх причин появи в Україні "євроблях" [16].

За вересень 2019 р. первинну реєстрацію в Україні пройшли 23 тис. ввезених з-за кордону б/в авто. Як порівняти з кількістю попереднього року, показник зріс на 126 %, за даними "УкрАвтопрому". Асоціація зазначає, що частка закордонного "секонд-хенду" у вересні збільшилася з 60 до 75 % [19].

Фактично, б/в автомобілі знижували обсяг продажу іноземних нових машин, який за 2018 р. зменшився до 78.4 тис. од. проти 2017 р., коли цей показник становив 80.3 тис. од. (див. *табл. 2*). Рекордне зростання ринку зафіксовано у грудні 2019 р.: відповідний показник збільшився на 45 % проти грудня 2018 р. – протягом цього місяця 9.4 тис. нових легкових авто поповнили український автопарк.

Завдяки зміцненню курсу гривні (у 2019 р. національна валюта подорожчала на 13 % щодо долара США) імпорتنі автомобілі подешевшали і, відповідно, збільшився попит на них. Додатково розігрівали ринок і ставали дедалі доступнішими кредити. Серед останніх новинок у сфері автопозик – спрощення кредитного договору та скасування нотаріального посвідчення договору застави.

Як свідчить динаміка продажів за 2019 р., на ринку нових авто в рейтингу марок перше місце посіла *RENAULT*, наростивши обсяги продажів на 68.4 % проти 2018 р. На другому місці – *TOYOTA*, що реалізувала у 2019 р. на 31.01 % більше, ніж у 2018 р.; водночас у 2018 р. *TOYOTA* була лідером продажів. Негативна динаміка в сегменті "народних авто" спостерігалася для марок *RAVON* і *UAZ* – зменшення на 83.95 і 65.38 % відповідно. А ось результат дорогої британської марки *Jaguar* за аналізований період був одним з найвищих за останні декілька років – реалізовано 346 автомобілів (*табл. 5*).

Таблиця 5

Динаміка продажів нових автомобілів в Україні за марками, 2018–2019 рр.

| Марка | 2019 | | 2018 | | 2019/ 2018 | Марка | 2019 | | 2018 | | 2019/ 2018 |
|---------------|-------|-------|------|-------|---------------|--------------|------|------|------|------|---------------|
| | од. | % | од. | % | % | | од. | % | од. | % | % |
| RENAULT | 14642 | 16.37 | 8691 | 11.09 | 68.47 | JAC | 279 | 0.31 | 237 | 0.30 | 17.72 |
| TOYOTA | 12618 | 14.10 | 9631 | 12.29 | 31.01 | INFINITI | 344 | 0.38 | 359 | 0.46 | -4.18 |
| SKODA | 6211 | 6.94 | 5393 | 6.88 | 15.17 | FAW | 45 | 0.05 | 0 | 0.00 | - |
| KIA | 7599 | 8.49 | 4811 | 6.14 | 57.95 | CHEVROLET | 242 | 0.27 | 493 | 0.63 | -50.91 |
| VOLKSWAGEN | 4698 | 5.25 | 6185 | 7.89 | -24.04 | DS | 28 | 0.03 | 0 | 0.00 | - |
| NISSAN | 5317 | 5.94 | 5189 | 6.62 | 2.47 | TESLA | 138 | 0.15 | 116 | 0.15 | 18.97 |
| PEUGEOT | 2780 | 3.11 | 2190 | 2.79 | 26.94 | JEEP | 204 | 0.23 | 134 | 0.17 | 52.24 |
| HYUNDAI | 5118 | 5.72 | 4877 | 6.22 | 4.94 | MINI | 106 | 0.12 | 123 | 0.16 | -13.82 |
| MERCEDES-BENZ | 2237 | 2.50 | 2401 | 3.06 | -6.83 | BENTLEY | 36 | 0.04 | 39 | 0.05 | -7.69 |
| MITSUBISHI | 2356 | 2.63 | 2129 | 2.72 | 10.66 | GREAT WALL | 108 | 0.12 | 307 | 0.39 | -64.82 |
| FORD | 1713 | 1.91 | 2577 | 3.29 | -33.53 | ALFA-ROMEO | 37 | 0.04 | 19 | 0.02 | 94.74 |
| SUZUKI | 2618 | 2.93 | 2618 | 3.34 | 0.00 | ASTON MARTIN | 3 | 0.00 | 3 | 0.00 | 0.00 |
| CHERY | 1672 | 1.87 | 1209 | 1.54 | 38.30 | CADILLAC | 4 | 0.00 | 9 | 0.01 | -55.56 |
| BMW | 2408 | 2.69 | 1980 | 2.53 | 21.62 | LAMBORGHINI | 4 | 0.00 | 1 | 0.00 | 300.00 |
| MAZDA | 2547 | 2.85 | 3033 | 3.87 | -16.02 | UAZ | 9 | 0.01 | 26 | 0.03 | -65.38 |
| CITROEN | 1607 | 1.80 | 1366 | 1.74 | 17.64 | ACURA | 7 | 0.01 | 11 | 0.01 | -36.36 |
| LEXUS | 1697 | 1.90 | 1472 | 1.88 | 15.29 | BUICK | 1 | 0.00 | 1 | 0.00 | 0.00 |
| AUDI | 1688 | 1.89 | 2790 | 3.56 | -39.50 | DODGE | 10 | 0.01 | 17 | 0.02 | -41.18 |
| VOLVO | 1106 | 1.24 | 744 | 0.95 | 48.66 | FERRARI | 1 | 0.00 | 1 | 0.00 | 0.00 |
| LAND ROVER | 1109 | 1.24 | 753 | 0.96 | 47.28 | GEELY | 57 | 0.06 | 353 | 0.45 | -83.85 |
| FIAT | 1260 | 1.41 | 900 | 1.15 | 40.00 | GENESIS | 0 | 0.00 | 3 | 0.00 | -100.00 |
| HAVAL | 434 | 0.49 | 56 | 0.07 | 675.00 | GMC | 1 | 0.00 | 4 | 0.01 | -75.00 |
| OPEL | 380 | 0.42 | 199 | 0.25 | 90.95 | ISUZU | 0 | 0.00 | 1 | 0.00 | -100.00 |
| PORSCHE | 584 | 0.65 | 543 | 0.69 | 7.55 | LINCOLN | 5 | 0.01 | 1 | 0.00 | 400.00 |
| SUBARU | 721 | 0.81 | 778 | 0.99 | -7.33 | LOTUS | 0 | 0.00 | 4 | 0.01 | -100.00 |
| SEAT | 789 | 0.88 | 355 | 0.45 | 122.25 | MASERATI | 26 | 0.03 | 40 | 0.05 | -35.00 |
| RAVON | 208 | 0.23 | 1296 | 1.65 | -83.95 | MCLAREN | 1 | 0.00 | 0 | 0.00 | - |
| VAZ (LADA) | 729 | 0.81 | 574 | 0.73 | 27.00 | MPM | 3 | 0.00 | 1 | 0.00 | 200.00 |
| JAGUAR | 346 | 0.39 | 192 | 0.24 | 80.21 | ROLLS-ROYCE | 14 | 0.02 | 3 | 0.00 | 366.67 |
| HONDA | 541 | 0.60 | 560 | 0.71 | -3.39 | SMART | 9 | 0.01 | 25 | 0.03 | -64.00 |
| JAC | 279 | 0.31 | 237 | 0.30 | 17.72 | SSANGYONG | 0 | 0.00 | 18 | 0.02 | -100.00 |

Джерело: складено авторами за даними [20].

Водночас змінилися не тільки вподобання щодо марок нових автомобілів, але й регіони, в яких найбільш активно продавалися транспортні засоби. У грудні 2019 р. лідером за обсягами продажів, як і раніше, був Київ: активність збільшилася на 41 % проти аналогічного періоду 2018 р. Другим регіоном за обсягами продажів після столиці стала Дніпропетровська область. Її показник збільшився на 54 %. Падіння продажів мало місце лише у Львівській області. Також відбулася зміна динаміки продажів і в ціновому сегменті за регіонами. Так, продажі найбільш дорогих брендів (як-от: *Bentley*, *Rolls-Royce*, *Land Rover*, *Jaguar*) збільшились у Тернопільській і Одеській областях у сегменті *Luxury*, а також у Житомирській і Чернівецькій – у сегменті *Premium*.

Висновки. Стрімке скорочення обсягів національного виробництва та стагнація галузі за стабільно висхідного попиту з боку населення спричинили жорстку імпортозалежність ринку легкових автомобілів. Попри цілеспрямовану політику уряду щодо розвитку національного виробництва легкових автомобілів за останні п'ять років автомобілебудівна галузь майже припинила своє існування.

В Україні залишилося лише одне підприємство, яке виготовляє легкові автомобілі (6 тис. на рік), а внутрішній попит орієнтовно становить 100 тис. автомобілів на рік. Отже, різниця в 94 тис. од. і є межею імпортозалежності українського ринку легкових автомобілів.

Ситуація в автомобілебудівній галузі залишається критичною, проблеми її полягають в низькому техніко-технологічному рівні, мало-ефективній реалізації потенціалу науково-технічного співробітництва, відсутності належної державної підтримки, високій зношеності основних виробничих засобів тощо.

Вихід із такого становища – у зміцненні господарських відносин між торговельною та машинобудівною галузями, розвиток яких має передбачати спільне розв'язання низки проблем із заміщення завезених з-за кордону транспортних засобів на вітчизняні. Отже, підґрунтям для прийняття управлінських рішень у рамках реалізації державної політики імпортозаміщення мають стати результати моніторингу й діагностики ступеня імпортозалежності економіки за галузями.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Лупак Р. Л. Державна політика імпортозаміщення в системі забезпечення економічної безпеки України: пріоритети та інструменти реалізації: монографія. Львів: Видавництво ННВК "АТБ", 2018. 527 с.
2. Мельник Т. М., Пугачевська К. С. Детермінанти імпортозалежності економіки України. *Економіка та управління національним господарством*. 2019. № 2. С. 53-61.
3. Некрасов В. Пожинаючи плоди "автомобільного геноциду": як українці борються за автомобілізацію країни. *Економічна правда*. 2018. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2018/02/5/633734>.
4. Структурні зміни у світовій торгівлі як чинник розвитку внутрішнього ринку України: колективна монографія; за ред. д-ра екон. наук, чл.-кор. НААН України Т. О. Осташко; НАН України, ДУ "Ін-т екон. та прогнозув. НАН України". Київ, 2019. 350 с. URL: <http://ief.org.ua/docs/mg/310.pdf> ISBN978-966-02-8894-2.
5. Савич О. П. Вплив глобалізації на державне регулювання автомобільної галузі. *Економіка та держава*. 2017. № 11. С. 81-83.
6. Прушківська Е. В., Варнавський О. Д. Тенденції розвитку національної автомобільної галузі в умовах глобалізаційних процесів. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2018. № 14. С. 419-427.
7. Bonfatti R., O'Rourke K. H. Growth, Import Dependence, and War. *The Economic Journal*. 2018. N 614. P. 2222-2257.

8. Mogens R. From import dependence to self-sufficiency in Denmark, 1945–2000. *Energy Policy*. 2019. N125. P. 82-89.
9. Закон України "Про державну статистику" від 19.04.2014 № 2614-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2614-12>.
10. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2016/pr/vr_rea_ovpp/vr_rea_ovpp_u/arh_vppv_u.html.
11. Офіційний сайт Асоціації автовиробників України "УкрАвтопром". URL: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika>.
12. Виробничі потужності "Єврокар"-Україна. URL: <https://www.skoda-auto.ua/company/skoda-solomonovo>.
13. Савченко С. М., Селіверстова А. С. Оцінювання стану та виявлення перспектив розвитку автомобілебудівних підприємств України. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського*. Серія: Економіка і управління. 2018. Т. 29 (68), № 3. С. 78-82. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/UZTNU_econ_2018_29_3_18.
14. Зовнішня торгівля окремими видами товарів за країнами світу: статистична інформація. *Державна служба статистики України*. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
15. Майже 236,6 тис. автомобілів з іноземною реєстрацією знаходяться на території України незаконно. *Державна фіскальна служба України*. URL: <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/316266.html>.
16. Офіційний сайт Ніни Южаніної. URL: <https://yuzhanina.in.ua/novini.html>.
17. Податковий кодекс України. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#n5483>.
18. Додаток до Закону України "Про Митний тариф України" від 19 вересня 2013 року № 584-VII. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/584%D0%B1-18>.
19. Імпортний "секондхенд" у вересні зайняв більш $\frac{3}{4}$ ринку легкових авто. *Інформаційне агентство "Інтерфакс Україна"*. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/617135.html>.
20. Состояние автомобильного рынка Украины. *Информационно-коллсантинговая группа AutoConsulting*. 2019. URL: <http://autoconsulting.ua/news.php?catid=41>.

Стаття надійшла до редакції 03.04.2020.

Samsonova L., Slobodyan A. Deformations of the car market development in Ukraine.

Background. The car market in Ukraine is a bright example of the chronic import dependence situation for both: the consumer and the national manufacturer. With the government's active policy aimed at protection of the national carmakers, with a capacious domestic market, with the presence of large full-cycle automotive factories as of 2019, today Ukraine's auto industry has practically stopped to exist.

Directly or indirectly, the scientific and practical aspects related to the outlined problem were investigated in scientific works of: T.M. Melnyk, T.O. Ostashko, S.M. Savchenko, E.V. Prushkivska.

The *aim* of the article is to analyze the state of Ukrainian car market import dependence.

Materials and methods. Analysis, synthesis, comparison, grouping, generalization, statistical methods of dynamics and structure estimation.

Results. The article analyzes the current state of the car market in Ukraine. There were investigated indicators such as production volume, quantitative and cost indicators of imports, geographical structure of imports, determined the share of imported cars in domestic sales, the structure of industry output by manufacturers, rates of import taxes on cars, as well as the market structure by car brands.

Conclusion. The rapid decline in national production with steady increasing consumers' demand led to the import dependence of the Ukrainian car market.

Further research in this area may be aimed at developing public policy measures to overcome the critical import dependence of the economy by industries.

Keywords: car market, production dynamics, car import, customs regulation, import dependence.

REFERENCES

- Lupak, R. L. (2018). *Derzhavna polityka importozamishhennja v systemi zabezpechennja ekonomichnoi' bezpeky Ukrainy: priorityety ta instrumenty realizacii'* [The state policy of import substitution in the system of economic security of Ukraine: priorities and tools of implementation]. L'viv: Vydavnytstvo NNVK "ATB" [in Ukrainian].
- Mel'nyk, T. M., & Pugachevs'ka, K. S. (2019). Determinanty importozalezhnosti ekonomiky Ukrainy [Determinants of import dependence of the Ukrainian economy]. *Ekonomika ta upravlinnja nacional'nym gospodarstvom – Economics and management of the national economy*, 2, 53-61 [in Ukrainian].
- Nekrasov, V. (2018). Pozhynajuchy plody "avtomobil'nogo genocydu": jak ukrai'nci borjut'sja za avtomobilizaciju krai'ny [Reaping the fruits of "car genocide": how Ukrainians are fighting for the country's motorization]. *Ekonomichna pravda – Economic truth*. Retrieved from <https://www.epravda.com.ua/publications/2018/02/5/633734> [in Ukrainian].
- Strukturni zminy u svitovij torgivli jak chynnyk rozvytku vnutrishn'ogo rynku Ukrainy [Structural changes in world trade as a factor in the development of the domestic market of Ukraine]. T. O. Ostashko (Ed.). Kyi'v, 2019. Retrieved from <http://ief.org.ua/docs/mg/310.pdf> ISBN 978-966-02-8894-2 [in Ukrainian].
- Savych, O. P. (2017). Vplyv globalizacii' na derzhavne reguljuvannja avtomobil'noi' galuzi [The impact of globalization on government regulation of the automotive industry]. *Ekonomika ta derzhava – Economy and state*, 11, 81-83 [in Ukrainian].
- Prushkivs'ka, E. V., & Varnavs'kyj, O. D. (2018). Tendencii' rozvytku nacional'noi' avtomobil'noi' galuzi v umovah globalizacijnyh procesiv [Trends in the development of national automobile industry in the context of globalization processes]. *Shidna Jevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnja – Eastern Europe: economy, business and management*, 14, 419-427 [in Ukrainian].
- Bonfatti, R., & O'Rourke, K. H. (2018). Growth, Import Dependence, and War. *The Economic Journal*, 614, 2222-2257 [in English].
- Mogens, R. (2019). From import dependence to self-sufficiency in Denmark, 1945–2000. *Energy Policy*, 125, 82-89 [in English].
- Pro derzhavnu statystyku: Zakon Ukrainy vid 19.04.2014 № 2614-XII. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2614-12> [in Ukrainian].
- Oficijnyj sajt Derzhavnoi' sluzhby statystyky Ukrainy [Official site of the State Statistics Service of Ukraine]. Retrieved from http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2016/pr/vr_rea_ovpp/vr_rea_ovpp_u/arh_vpp_u.html [in Ukrainian].
- Oficijnyj sajt Asociacii' avtovyrobnykiv Ukrainy "UkrAvtoprom" [Official site of the Association of Automobile Manufacturers of Ukraine "UkrAvtoprom"]. URL: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika> [in Ukrainian].
- Vyrobnychi potuzhnosti "Jevrokar" - Ukrainy [Production facilities of "Eurocar" - Ukraine]. Retrieved from <https://www.skoda-auto.ua/company/skoda-solomonovo> [in Ukrainian].

13. Savchenko, C. M., & Seliverstova, A. S. (2018). Ocinjuvannja stanu ta vyjavlennja perspektyv rozvytku avtomobilebudivnyh pidprijemstv Ukrai'ny [Assessment of the state and the identification of prospects for the development of automobile enterprises in Ukraine]. *Vcheni zapysky Tavrijs'kogo nacional'nogo universytetu imeni V. I. Vernads'kogo*. Serija: Ekonomika i upravlinnja *Scientific notes of Tavriya National University named after V.I. Vernadsky*. Series: Economics and Management. T. 29 (68), 3, 78-82. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/UZTNU_econ_2018_29_3_18 [in Ukrainian].
14. Zovnishnja torgivlja okremymy vydamy tovariv za krai'namy svitu: statystychna informacija [Foreign trade in certain types of goods by countries: statistical information]. *Derzhavna sluzhba statystyky Ukrai'ny – State Statistics Service of Ukraine*. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
15. Majzhe 236,6 tys. avtomobiliv z inozemnoju rejestracijeu znahodjat'sja na terytorii' Ukrai'ny nezakonno [Almost 236.6 thousand cars with foreign registration are on the territory of Ukraine illegally]. *Derzhavna fiskal'na sluzhba Ukrai'ny – State Fiscal Service of Ukraine*. URL: <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/316266.html> [in Ukrainian].
16. *Oficijnyj sajt Niny Juzhaninoi' [Official site of Nina Yuzhanina]*. Retrieved from <https://yuzhanina.in.ua/novini.html> [in Ukrainian].
17. Podatkovyj kodeks Ukrai'ny [Tax Code of Ukraine]. *Verhovna Rada Ukrai'ny – Verkhovna Rada of Ukraine*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#n5483> [in Ukrainian].
18. Dodatok do Zakonu Ukrai'ny "Pro Mytnyj taryf Ukrai'ny" vid 19 veresnja 2013 roku № 584-VII [Annex to the Law of Ukraine "On the Customs Tariff of Ukraine" of September 19, 2013 № 584-VII]. *Verhovna Rada Ukrai'ny – Verkhovna Rada of Ukraine*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/584%D0%B1-18> [in Ukrainian].
19. Importnyj "sekondhend" u veresni zajnjav bil'sh ¼ rynku legkovyh avto [In September imported "second-hand" took more than ¼ of the passenger cars market]. *Informacijne agentstvo "Interfaks Ukrai'na" – "Interfax Ukraine" News Agency*. Retrieved from <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/617135.html> [in Ukrainian].
20. Sostojanye avtomobyl'nogo rynku Ukraїny [The state of the automotive market of Ukraine]. *Ynformacyonno-konsal'tyngovaja gruppa AutoConsulting – AutoConsulting Information and Consulting Group*. 2019. Retrieved from <http://autoconsulting.ua/news.php?catid=41> [in Russian].