

УДК 339.13.017 (100): 629.33/36

Т.О. КУЗЬМІНА, Ю.В. БЕРЕЗОВСЬКИЙ¹, А.О. СОВА²

¹Херсонський національний технічний університет

²Університет Марібору, Словенія

АНАЛІЗ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ УКРАЇНИ ТА ВПЛИВ РІЗНИХ ФАКТОРІВ НА МИТНІ ПЛАТЕЖІ

T. KUZMINA, YU. BEREZOVSKY¹, A. SOVA²

¹Kherson National Technical University

²University in Maribor, Slovenia

ANALYSIS OF THE AUTOMOBILE MARKET OF UKRAINE AND THE INFLUENCE OF VARIOUS FACTORS ON CUSTOMS PAYMENTS

doi.org/10.36910/6775-2310-5283-2023-17-14

Мета роботи – проведення комплексного дослідження динаміки автомобільного ринку України, процедури проходження митного контролю транспортних засобів та визначення економічних аспектів щодо політики регулювання митних платежів.

Методика. При виконанні дослідження були використанні сучасні методи збору та аналізу інформації, системного підходу, експертних оцінок, математичної статистики та логічного узагальнення.

Результати. В роботі проведено аналіз сучасного стану автомобільного ринку України. Встановлено, що більша частина внутрішнього попиту покривається за рахунок імпорту готових автомобілів, відповідно, кошти від реалізації автомобілів в Україні інвестуються в закордонні виробництва, а вітчизняна галузь автомобілебудування не отримує необхідних інвестицій у розвиток.

Автомобіль як товар, підпадає під усі основні державні збори, такі як мито, акциз та податок на додану вартість. Для виявлення тенденцій зміни загальної суми митних платежів від таких складових як митна вартість та податок на додану вартість, на основі актуальних ринкових пропозицій продажів автомобілей, сформовано декілька вибірок з автомобілей одного покоління, однієї серії та однієї моделі.

Сформовані вибірки, різняться між собою лише об'ємом двигуна та видом палива, оскільки для розрахунку акцизу вони є визначальними.

Результати дослідження свідчать, що у кожній вибірці акциз зростає в залежності від віку автомобіля. Відсоток суми митного платежу від митної вартості, який довелося б сплатити покупцю за митне оформлення, постійно зростає. Ціна та митні платежі відповідного авто, стан якого гірший за рахунок терміну експлуатації, складають майже 75 % відсотків від митної вартості абсолютно нового автомобіля із такими ж технічними характеристиками. Таке зростання обумовлено виключно збільшенням акцизного податку. Встановлено, що найбільш оптимальними з точки зору купівельної здатності покупця є вживані автомобілі віком до 3-4 років. В цьому також прослідковується прагнення держави

підтримувати технологічний рівень внутрішнього ринку за рахунок нових і відповідно більш кращих імпортованих автомобілів.

Наукова новизна. Полягає в тому, що проведено узагальнення тенденцій розвитку авторинку України залежно від факторів різної природи та виявлено закономірності впливу основних характеристик автомобіля на суму митних платежів при ввезенні авто на територію держави.

Практична значимість. Результати досліджень динаміки авторинку допоможуть плануванню діяльності сервісних фірм, а закономірності впливу основних характеристик авто на зміни загальної суми митних платежів, допоможуть більш тонко та об'єктно визначити групу автомобілів, яка буде задовольняти вимоги споживачів, виходячи з їх купівельної спроможності та більш точно спрямувати політику регулювання зовнішньоекономічної діяльності, націлену на інтереси збільшення надходжень до державного бюджету і захисту навколишнього середовища.

Ключові слова. Автомобільний ринок, митні платежі, акциз, митна вартість.

Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Актуальність проблеми обумовлюється тим, що в останні десятиліття парк легкових автомобілів в Україні характеризується одним із найвищих у Європі за темпом зростання. Але автомобільні ринки інших держав значною мірою переважають аналогічний ринок України, така ситуація зумовлена різними причинами: рівень технологічного прогресу, економіко-політична ситуація, володіння певними ресурсами та можливість країни організувати всі необхідні умови для створення і розвитку автомобільної промисловості. В цьому плані Україна значно поступається, адже організація повного циклу виробництва автомобільної продукції, що зможе повністю забезпечити попит дуже широкого спектру видів автомобілів є неможливим в найближчі роки і є дуже складним та багатогранним процесом. При цьому ситуація в Україні така, що за рахунок рівня купівельної здатності, населення може дозволити собі купівлю автомобіля з-за кордону.

Також слід зазначити, що як товар автомобіль підпадає під усі основні державні збори, такі як мито, акциз та податок на додану вартість. Тому дуже важливо проаналізувати, який економічний ефект має таке масове ввезення автомобілів на територію України, причинами якого є вищезазначені фактори.

Тому дослідження питань, пов'язаних з митним оформленням, у зв'язку зі зміною законодавчих актів і динаміки ринку автотранспортних засобів в Україні є актуальною задачею.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Кількість робіт, присвячених дослідженню українського ринку імпортованих легкових автомобілів, є досить обмеженою. Більшість таких робіт містить загальні огляди ринку або розгляд діяльності окремих компаній-виробників чи конкретних автодилерів [1]. Заслужує уваги аналітичне

дослідження ринку вживаних автотранспортних засобів України, де розглянута динаміка розвитку вторинного ринку України та прогнозування податкових надходжень від імпорту вживаних транспортних засобів [2]. Повноцінний аналіз стану ринку легкових автомобілів України, його специфічних особливостей та виявлення різноманітних факторів і чинників, які впливають безпосередньо на функціонування цього ринку, представлений у закритих або платних дослідженнях. Але повні аналітичні матеріали в них теж відсутні [1]. Таким чином, дослідження стану автомобільного ринку під впливом різних факторів у тому числі у зв'язку з періодичними змінами у митному законодавстві держави є необхідною умовою для розуміння поточної ситуації на цьому ринку, а також для виявлення основних тенденцій, динаміки та ємності ринку й стану конкурентного середовища. [1, 3]

Цілі статті. Мета роботи – проведення комплексного дослідження динаміки автомобільного ринку України, процедури проходження митного контролю транспортних засобів та визначення економічних аспектів щодо політики регулювання митних платежів.

Об'єкт дослідження – процедура проходження митного контролю автомобілів під час переміщення їх через митний кордон України.

Методи дослідження. Результати проведених досліджень були отримані з використанням сучасних методів збору та аналізу інформації, системного підходу, експертних оцінок, математичної статистики та логічного узагальнення.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Світовий ринок легкових автомобілів може бути представлений такою схемою: Автовиробник → Імпортер → Дилер → Субдилер → Експортер → Споживач [4].

О. Луценко [5] виділяє чинники, які впливають на успіх діяльності українських автодилерів. До таких чинників слід віднести: стабільність економічної і політичної ситуації в державі; популярність бренду; ціноутворення; комплекс супутніх послуг; стабільність/прогнозованість ринку; маркетингова активність дилерів.

2022 рік був найважчим роком для економіки України з часу незалежності. Однак авторинок витримав все – війну, девальвацію, колапс логістики та енергетики. І навіть показав нові тенденції розвитку.

З початку року і до 1 грудня українці придбали 642,3 тисячі легковиків з пробігом на внутрішньому ринку, ще 378 тисячі привезли вживаними з-за кордону. Таким чином, об'єм ринку до кінця року склав понад 1,1 мільйона угод купівлі-продажу вживаних машин: майже 700 тисяч всередині країни, та

понад 400 – імпортерів, стверджують у Інституті досліджень авторинку [6]. Для порівняння на рис. 1 подано динаміку імпорту вживаних легкових транспортних засобів в Україні протягом 2017–2020 рр.

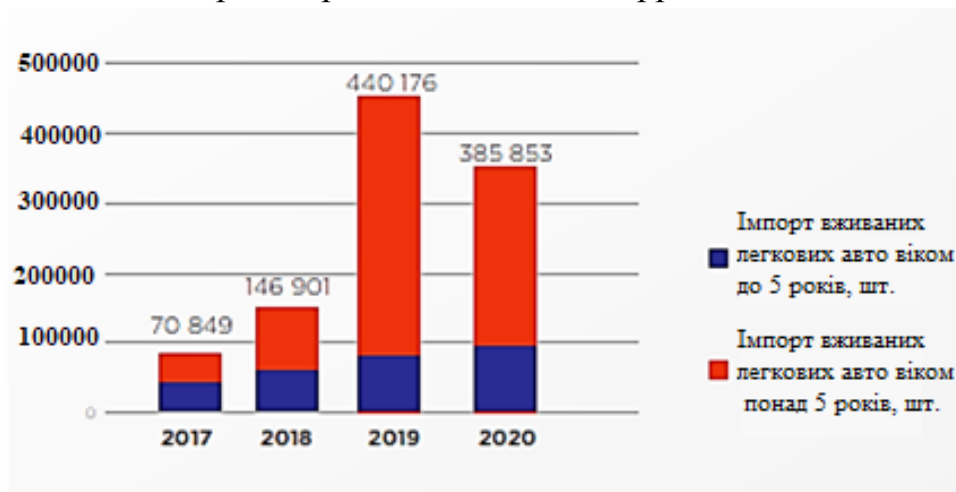


Рис. 1. Динаміка імпорту вживаних легкових транспортних засобів в Україні протягом 2017–2020 рр.

Пандемія коронавірусу теж вплинула на стан українського автомобільного ринку. На початку 2022 року ще тривав карантин. Його наслідками була економічна криза та дефіцит автомобілів за кордоном.

Початок повномасштабного вторгнення Росії в Україну поставив під загрозу життя людей і на першому місці було завдання – зберегти себе та родину, а не придбати нове авто. Однак, мобільність у такій ситуації надзвичайно важлива. Тому навіть тоді українці купували авто, щоб вивезти себе та близьких у безпечне місце. Навіть угоди тоді укладалися швидше, бо часу на довгий вибір авто не було, а купували будь-які авто в стані «заводиться і їде». І це попри те, що робота сервісних центрів була тимчасово зупинена. З активної частини ринку вибуло понад 1 млн авто, значна частина виїхала за кордон.

У зв'язку з зупинкою роботи морських портів, зменшилася кількість імпортованих авто з Америки, доставка ускладнилася та подорожчала, проте врешті-решт ситуація стабілізувалася, налагодилися нові логістичні шляхи через порти Європи.

Більшість українців отримують прибутки в гривнях, а ціни на авто майже не змінилися, машини стали менш доступними, бо купівельна спроможність знизилася, оскільки відбулася зміна курсу валют (двічі протягом року). Тобто за ті ж гроші в гривневому еквіваленті українці тепер можуть купити гірше авто.

Рішення держави про запровадження нульового розмитнення, дозволило відновити активність на авторинку та задовольнити потребу в автомобілях найдоступнішої та найпопулярнішої категорії автомобілів (вартістю до \$5 тис.). За три місяці дії закону український автопарк поповнився на понад 200 тисяч легковиків, з яких 78 % були в діапазоні митної вартості до \$5 тисяч.

Повернення митних платежів на імпорт авто (скасування «нульового» розмитнення) скоротило об'єми ввезення авто з-за кордону в 7 разів. Проте, оскільки зацікавленість в автомобілях в Україні висока, цю потребу покупці задовольняють, купуючи авто на внутрішньому ринку. Його частка зросла з 58,9 % у листопаді 2021 до 81,5 % у листопаді 2022, а частка імпорту відповідно скоротилася з 41,1% до 18,5%.

З початку пандемії коронавірусу з 2020 року триває дефіцит автомобілів за кордоном. Автомобілів у світі не вистачає через зупинку виробництва нових машин. Щоб не очікувати по кілька місяців на новий легковик, значна частина європейців почала надавати перевагу вживаним автомобілям, обираючи мобільність «сьогодні на сьогодні». В результаті вживані авто за кордоном дорожчають, та, відповідно, стають менш доступними для українців, які бажають придбати там машину. Вкупі з поверненням досить високих митних платежів, котрі нараховуються у валюті, окремі моделі авто з пробігом можуть коштувати в Україні дешевше, ніж за кордоном. Схожий процес відбувається і в Україні: продажі «майже нових» авто віком до 3 років перевищили продажі нових легковиків.

Поява нового алгоритму перереєстрації автомобілів з можливістю зробити це у смартфоні через «Дію», хоча і зі значною кількістю обмежень (лише для фізичних осіб, легкових авто та мототехніки), проте це – перший крок у діджиталізації автомобільного ринку. Окрім цього, обов'язковим стало експертне дослідження при зміні власника авто, проте його «відв'язали» від сервісних центрів МВС – відтепер зробити це можна в будь-якому регіоні, незалежно від того, де плануєте згодом ставити на облік транспортний засіб.

Таким чином, попри всі негативні події, які сталися за останній рік, на усіх графіках активностей на авторинку ми бачимо не нулі – а це вже велика перемога. Працюють автомобільні бізнеси, сплачуються податки, зберігаються робочі місця.

Окрім цього, треба зазначити, що сьогодні рівень автомобілізації в Україні один із найнижчих у Європі: 232 авто на 1000 осіб (рис. 2).

Для досягнення середньоєвропейського показника у 610 авто на тисячу осіб, до України потрібно привезти ще 15 мільйонів автомобілів. З наявною динамікою імпорту (в середньому 350 тисяч вживаних і 100 тисяч нових авто

щороку), для цього знадобиться ще близько 40 років, і це без урахування виведених з експлуатації транспортних засобів.

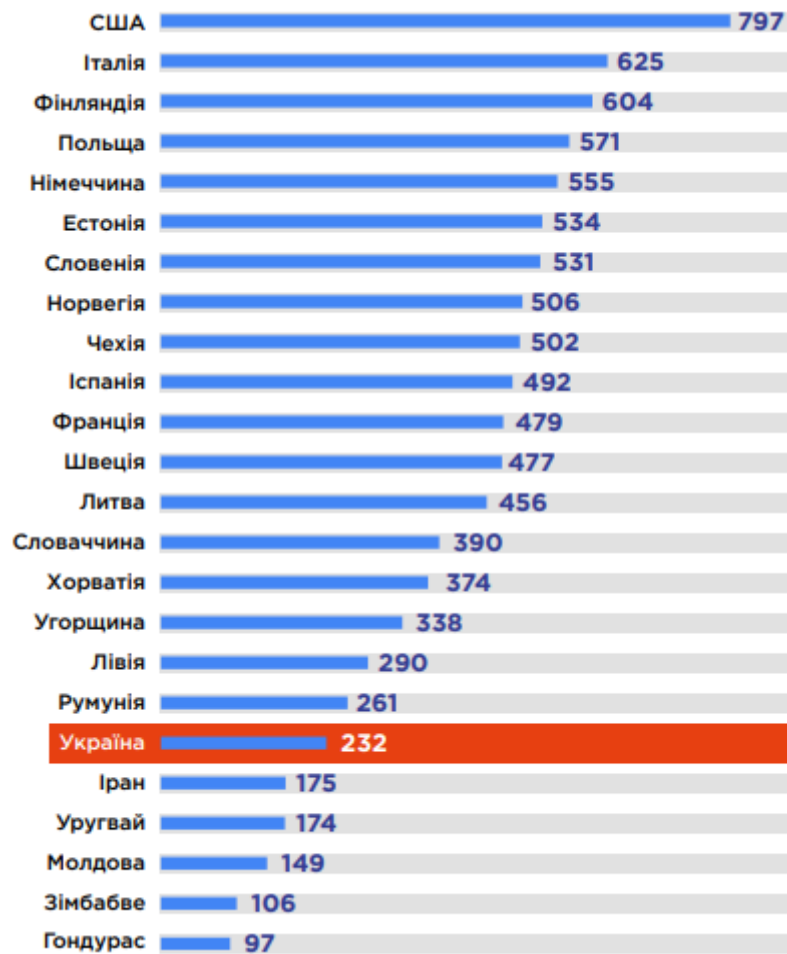


Рис. 2. Кількість авто на 1000 жителів у деяких країнах світу

У разі, якщо ситуація буде більш-менш стабільною, можна прогнозувати такі тенденції на українському авторинку у 2023 році (реалістичний сценарій):

- залежно від ситуації з електроенергією в країні, загальний місячний об'єм вторинного авторинку (вживані авто) може складати від 50 до 100 тисяч угод купівлі-продажу. У разі, якщо не буде змін податкового законодавства щодо імпорту авто, більшість із них (70-80 %) купуватимуть на внутрішньому ринку.

- з-за кордону імпортуватимуть 10-20 тисяч авто в місяць. Зрости ця кількість може виключно у разі зниження ставок митних платежів;

- основними постачальниками вживаних авто залишаться країни Європейського Союзу. Частка автомобілів з країн Америки зафіксується на «довоєнному» рівні – 25-35 % від загальної кількості, проте їх середня вартість буде вищою, а привозитимуть звідти в основному авто віком до 5 років;

- ринок нових автомобілів зростатиме повільніше. Об'єми продажів можуть складати від 3 до 5 тисяч нових автомобілів в місяць.

Слід відзначити прихований потенціал українського авторинку в регіонах, де активність зменшилася внаслідок воєнних дій. Надію дає те, що навіть в непрості часи для цих регіонів, українці укладають угоди купівлі-продажу. Так, наприклад, з початку повномасштабного вторгнення і до 1 грудня, сервісні центри зареєстрували: у Донецькій області – 939 перепродажів, 64 шт. вживаних «свіжопригнаних» легковиків та 7 нових; в Херсонській області – 1 253 перепродажі, 458 «свіжопригнаних» та 35 нових. Звісно, під час відновлення цих та інших постраждалих регіонів, потреба в транспортних засобах буде висока.

Оскільки вибір авто залежить, в першу чергу, від купівельної спроможності, яка навряд чи зросте у 2023 році, то більшість вживаних автомобілів купуватимуть у звичній ціновій структурі – вартістю \$2-5 тисяч.

Якщо виокремити марки та моделі, то десятка найпопулярніших марок авто з пробігом серед українців у 2022 р., що не перевищує бюджет у \$5 000 буде виглядати так:

1. Volkswagen Golf – \$4 219;
2. Daewoo Lanos-Sens – \$2 408;
3. BMW 5-series – \$4 517;
4. BMW 3-series – \$4 687;
5. Skoda Octavia – \$6 209;
6. Opel Vectra – \$1 794;
7. Volkswagen Passat sedan – \$5 550;
8. Audi A6 – \$4 700;
9. Opel Astra – \$5 029;
10. Volkswagen Passat Variant – \$5 164.

За перший місяць 2023 року українці придбали та зареєстрували близько 3 тис. нових легкових авто. У порівнянні з минулим роком січневе поповнення автопарку країни новими авто зменшилось на 44 %, а від показника попереднього місяця – на 23 %. [6]

ТОП-10 найпопулярніших моделей нових легковиків у січні 2023 року склали:

1. Renault Duster – 177 од.;
2. Toyota Land Cruiser Prado – 157 од.;
3. Suzuki Vitara – 152 од.;
4. Volkswagen ID.4 – 130 од.;
5. KIA Sportage – 123 од.;
6. Toyota RAV-4 – 108 од.;

7. Mercedes-Benz GLE – 97 од.;
8. Hyundai Tucson – 85 од.;
9. BMW X5 – 83 од.;
10. Toyota Corolla – 77 од.

Далі в роботі проведено дослідження факторів, що впливають на формування суми митного платежу при імпорті автомобілів на внутрішній ринок.

Якщо розглядати автомобільний транспорт, то відповідно до УКТЗЕД він входить до розділу XVII: Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби і пов'язані з транспортом пристрої та обладнання; належить до групи 87: Засоби наземного транспорту, крім залізничного або трамвайного рухомого складу, їх частини та обладнання. Дана група містить у собі 16 товарних позицій. Легкові автомобілі, дослідження і розрахунки для яких будуть проводитися в подальшому, знаходяться в товарній позиції 8703.

Проаналізувавши коди товарної позиції 8703 УКТЗЕД, видно, що визначальними характеристиками при визначенні як ставок мита, так і загальної суми митних платежів є:

1. Вид двигуна, за допомогою якого моторний засіб приводиться у рух:
 - 1.1 Двигун внутрішнього згорання.
 - 1.2 Виключно електричний.
 - 1.3 Електричний з додатковим двигуном внутрішнього згорання.
2. Паливо або енергоносії, що приводять у рух відповідний ТЗ:
 - 2.1 Бензин.
 - 2.2 Дизель або напівдизель.
 - 2.3 Електрика.
3. Робочий об'єм двигуна.
4. Вік автомобіля:
 - 4.1. Рік виготовлення.
 - 4.2. Попереднє використання автомобіля.

Загальний алгоритм розрахунку ставки мита, що враховує дані особливості представлено на рис. 3.

Загальна формула розрахунку суми митного платежу, що підлягає до сплати виглядає наступним чином:

$$C_{\text{мп}} = A + M + \text{ПДВ}, \quad (1)$$

де $C_{\text{мп}}$ – сума митного платежу; A – акцизний податок; M – мито; ПДВ – податок на додану вартість.

Для розуміння даної формули, необхідно роз'яснення: мито є процентним відношенням відповідної товарної підкатегорії митної вартості автомобіля (митною вартістю товарів, які переміщуються через митний кордон України, є вартість товарів, що використовуються для митних цілей, яка базується на ціні, що фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари). Податок на додану вартість – 20 % від суми акцизу та мита, і окремо від митної вартості.



Рис. 3. Алгоритм розрахунку ставки мита

Натомість для розрахунку акцизу застосовується більш складна формула, що якраз базується на тих самих визначальних характеристиках.

Формула розрахунку акцизного податку регламентується статтею 215.3.5¹ податкового кодексу [7]:

$$\text{Ставка} = \text{Ставка}^{\text{базова}} \times K^{\text{двигун}} \times K^{\text{вік}}, \quad (2)$$

де Ставка^{базова} – ставка податку в євро за 1 штуку транспортного засобу:

- з двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням та кривошипно-шатунним механізмом з об'ємом циліндрів до 3000 куб. сантиметрів (включно) – 50,0;
- з двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням та кривошипно-шатунним механізмом з об'ємом циліндрів понад 3000 куб. сантиметрів – 100,0;
- з двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем) з об'ємом циліндрів до 3500 куб. сантиметрів (включно) – 75,0;
- з двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем) з об'ємом циліндрів понад 3500 куб. сантиметрів – 150,0;
- $K_{\text{двигун}}$ – коефіцієнт, що визначається діленням об'єму циліндрів двигуна внутрішнього згоряння відповідного транспортного засобу в куб. сантиметрах на 1000 куб. сантиметрів;
- $K^{\text{вік}}$ – коефіцієнт, що дорівнює кількості повних календарних років з року, наступного за роком виробництва відповідного транспортного засобу, до року визначення ставки податку (для нових транспортних засобів та транспортних засобів, що використовувалися до одного повного календарного року, коефіцієнт дорівнює 1, а для транспортних засобів, що використовувалися понад п'ятнадцять повних календарних років, коефіцієнт дорівнює 15).

Аби краще зрозуміти вагомість усіх складових митного платежу, необхідно формулу 1 привести до наступного вигляду:

$$C_{\text{мп}} = MB \times CM + \text{Ставка}^{\text{базова}} \times K_{\text{двигун}} \times K^{\text{вік}} + (MB + MB \times CM + \text{Ставка}^{\text{базова}} \times K_{\text{двигун}} \times K^{\text{вік}}) \times 0,2, \quad (3)$$

де MB – митна вартість;

CM – ставка мита, %

Податок на додану вартість у розмірі 20% вказаний як 0,20.

Дану формулу можна дещо спростити:

$$C_{\text{мп}} = 1,2(MB \times CM + \text{Ставка}^{\text{базова}} \times K_{\text{двигун}} \times K^{\text{вік}}) + 0,2MB \quad (4)$$

І хоча формула має незручний вигляд, стає зрозуміло, що ставка мита та ПВД виражені у постійному значенні – вони представляють деякий процент від тих основних компонентів, що формують суму митного платежу.

Для того аби виявити тенденцію зміни загальної суми митних платежів від таких складових формули визначення суми митного платежу як митної вартості

та податку на додану вартість, на основі актуальних ринкових пропозицій продажів автомобілей сформовано декілька вибірок.

Аби сформувати вибірку, котра максимально прирівняла б автомобілі як за їх визначальними характеристиками, що використовуються при розрахунку митного платежу, так і за основними технічними характеристиками, було взято автомобілі одного покоління, однієї серії та однієї моделі, при чому період серійного виробництва охоплює і ті автомобілі, котрі згідно статті податкового кодексу можуть вважатися абсолютно новими, і відповідно коефіцієнт віку яких дорівнював би одиниці. Представлені авто відрізняються один від одного лише ступенем використання і відповідно ціною, оскільки нові коштують дорожче. Сформовані вибірки, різняться між собою лише об'ємом двигуна та видом палива, оскільки для розрахунку акцизу, встановлені податковим кодексом межі визначають ставку та паливо зміна яких призводить до зміни базової ставки.

Перша вибірка містить автомобілі Skoda Octavia [8 – 10], серія яких була презентована в 2012 році, а період виробництва приходився на 2013-2020 роки. Двигун бензиновий, об'єм якого не перевищує 3000 куб. см. Друга вибірка містить у собі автомобілі серії Chevrolet Impala [11 – 13] тих же років випуску, що і перша вибірка, з бензиновими двигунами, об'ємом більше 3000 куб. см. Третя вибірка містить автомобілі з дизельними двигунами серії Volkswagen Golf [14 – 16] об'ємом вже до 3500 куб. см виробництва 2014-2021 рр. Четверта вибірка складається із автомобілів із дизельним двигуном об'ємом більше 3500 куб. см серії Land Rover виробництва 2014-2020 рр.[17 –19].

Виходячи з отриманих результатів, насамперед, треба сказати, що у кожній вибірці акциз зростає в залежності від віку. По-друге, це те, що відсоток суми митного платежу від митної вартості, який довелося б сплатити покупцю за митне оформлення постійно зростає, і виходить так, що ціна та митні платежі відповідного авто, стан якого гірший, за рахунок терміну експлуатації складають майже 75% відсотків від митної вартості абсолютно нового автомобіля із тими ж технічними характеристиками. І по-третє, такий ріст обумовлений виключно зростанням акцизного податку.

Аби детальніше розглянути, як саме зростає акциз за рахунок визначальних характеристик його розрахунку, формулу 2 представимо у вигляді функції:

$$y = 50 \cdot \frac{k}{1000} \cdot x, \quad (5)$$

де y – акциз;

k – об'єм двигуна;

x – вік.

Для порівняння усіх чотирьох вибірок, за допомогою прикладної програми Mathcad отримано графічні залежності, які були зіставлені в один графік (рис. 4).

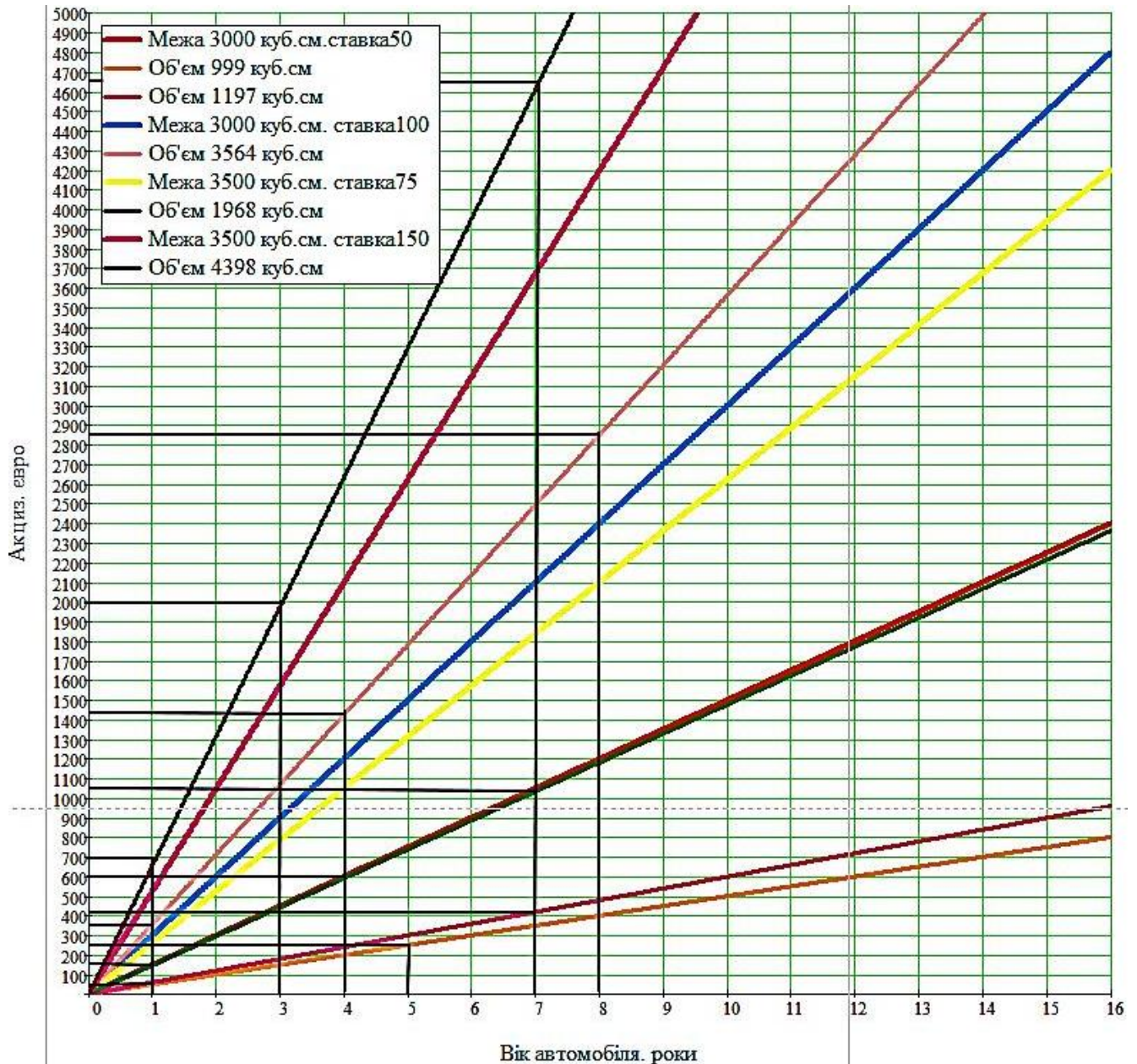


Рис.4. Об'єднаний графік залежності суми акцизу від віку автомобіля до вибірок 1 – 4

Цей графік дуже чітко показує, наскільки змінюється та формується акцизний податок, в залежності від характеристик, що визначені законом. На основі чотирьох вибірок та графічно представлених результатів розрахунку, можна зробити певні висновки. А саме, що держава за рахунок встановлення таких правил сприяє ввезенню певного виду транспортних засобів, як видно по

межі в 3000 куб. см для бензинових двигунів, вартість сплаченого акцизу і, відповідно, мита буде найменшою, тому категорія цих автомобілів буде більш привабливою для покупців, виходячи з їх спроможності дозволити купівлю автомобіля. Не менш важливим є й те що, автомобілі даної категорії характеризуються малим об'ємом двигуна – і називаються малолітражними, тобто можна сказати, що встановлені правила стимулюють ввезення економічних авто.

Слід також зазначити, що малолітражні авто є менш шкідливими для навколишнього середовища, враховуючи й те, що по відношенню до електроавтомобілів та їх підвидів діє менш жорсткий тариф, тобто в державній політиці прослідковується те, що вона певним чином направлена на захист навколишнього середовища.

Що ж стосується автомобілів з великим об'ємом двигуна, то такі автомобілі на ринку коштують дорожче, відповідно податок та мито з таких авто буде більшим. Не менш важливим є й те, що з віком авто збільшується сума митних платежів, а як видно з рис. 4, акциз збільшується для всіх категорій автомобілів незалежно від об'єму двигуна, і виходить, що найбільш оптимальними з точки зору купівельної здатності покупця є вживані автомобілі віком до 3-4 років. В цьому також прослідковується прагнення держави підтримувати технологічний рівень внутрішнього ринку за рахунок нових і відповідно більш кращих імпортованих автомобілів, в яких іноземний виробник намагається втілити свої інноваційні рішення.

Упродовж 2017–2020 років відбулося значне зростання імпорту вживаних легкових транспортних засобів, а також значно змінилася структура імпорту. Внаслідок законодавчих змін, що відбулися вкінці 2018 року, середнє податкове навантаження на авто віком до 5 років – знизилося з 42,2 % до 37,7 % від митної вартості, натомість середнє податкове навантаження на авто віком понад 5 років – зросло майже удвічі з 43,9 % до 84,2 % від митної вартості. Попри це, основне зростання імпорту відбулося саме у сегменті авто віком понад 5 років. Це свідчить про те, що основною причиною значного збільшення об'ємів імпорту вживаних легкових транспортних засобів протягом 2017–2020 років було не зниження акцизного податку, а зниження екологічних вимог відповідності зі стандарту «Євро-5» до рівня стандарту «Євро-2». У той же час, надмірне податкове навантаження на імпорт вживаних легкових авто віком понад 5 років, провокує заниження митної вартості. Враховуючи великий попит на імпортовані вживані авто віком понад 5 років та динаміку імпорту, можна констатувати, що цей сегмент вторинного ринку має значний потенціал до

зростання, особливо – у випадку подальшого зниження податкового навантаження

Підсумовуючи ситуацію на українському авторинку вживаних авто, слід зазначити, що автомобілі віком до 5 років купує значно менша кількість українців, ніж авто віком понад 5 років. Проте пожвавлення ввезення авто віком понад 5 років не вплинуло негативно на продажі новіших авто віком до 5 років. Середнє податкове навантаження на авто віком до 5 років фактично не змінилося, натомість середнє податкове навантаження на авто віком понад 5 років – зросло майже удвічі (до 84,6 % від вартості). Попри це, основне зростання імпорту відбулося саме у сегменті авто віком понад 5 років, який раніше був недоступним. Основною причиною значного збільшення об'ємів імпорту вживаних легкових авто протягом 2017–2020 років було не зниження акцизного податку, а зниження екологічних стандартів до рівня «Євро-2». Надмірне податкове навантаження на імпорт вживаних легкових авто віком понад 5 років провокує заниження митної вартості. Враховуючи значний попит на імпорتنі вживані авто віком понад 5 років та динаміку імпорту, цей сегмент вторинного ринку має значний потенціал до зростання, особливо – у випадку подальшого зменшення податкового навантаження. Насичення ринку та імовірне зниження попиту ще не настало, а низький рівень автомобілізації створює додатковий потенціал для подальшого зростання обсягів імпорту. Подальше зниження податкового навантаження може зробити автомобілі доступнішими та збільшити надходження до бюджету [2].

Висновки та перспективи подальших досліджень. В роботі проведено аналіз сучасного стану автомобільного ринку України. Встановлено, що ринок легкових автомобілів переживає сьогодні не найкращі часи. Більша частина внутрішнього попиту покривається за рахунок імпорту готових автомобілів. Імпорт вживаних автомобілів своєю чергою стимулює автомобільний ринок України та сприяє збільшенню його загальної ємності. Зростання ринку було

зумовлене передусім завдяки збільшенню кількості імпортних вживаних легкових транспортних засобів віком понад 5 років. Кількість проданих вживаних легкових транспортних засобів віком до 5 років також зростає.

Отже, зростання одного із сегментів ринку тягне за собою розвиток інших, а також стимулює ринок загалом. У той самий час, ввезення авто віком понад 5 років не впливає негативно на продажі новіших авто (віком до 5 років).

Також у роботі подано прогноз розвитку українського аторинку на 2023 р., хоча і в умовах невизначеності, оскільки більшість процесів будуть безпосередньо залежати від ситуації на фронті, а як наслідок – від загального стану економіки.

Виявлено тенденції зміни загальної суми митних платежів від таких складових як митна вартість та податок на додану вартість, на основі актуальних ринкових пропозицій продажів автомобілей.

Встановлено, що з віком авто збільшується сума митних платежів, акциз збільшується для всіх категорій досліджуваних автомобілів незалежно від об'єму двигуна. Найбільш оптимальними з точки зору купівельної здатності покупця є вживані автомобілі віком до 3-4 років. В цьому також прослідковується прагнення держави підтримувати технологічний рівень внутрішнього ринку за рахунок нових і відповідно більш кращих імпортованих автомобілів.

Список використаних джерел

1. Маньківський Ю.Р., Томчук О.Ф. Порівняння автомобільного ринку України і розвинених країн ЄС. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство* URL: http://visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/31_2020ua/13.pdf (дата звернення: 15.01.2023).
2. Ринок вживаних автотранспортних засобів в Україні: Сучасний стан та перспективи. Аналітичне дослідження URL: <http://eauto.org.ua/static/documents> (дата звернення: 15.01.2023)
3. Ковалевський Л., Коровайченко Н. Світовий автомобільний ринок: сучасний стан, особливості та перспективи розвитку URL: [http://zt.knteu.kiev.ua/files/2015/5-6%20\(82-83\)/7.pdf](http://zt.knteu.kiev.ua/files/2015/5-6%20(82-83)/7.pdf) (дата звернення: 15.01.2023).
4. Антонюк О. Автотранспорт: суть та структура. *Ділова Швейцарія*. 2019. № 3. С. 57–58.
5. Луценко О. Автоексперт – 2009: результати експертного опитування топ-менеджменту українських автомобільних компаній. *Маркетинг в Україні*. 2009. № 1. С. 13–14.
6. Український авторинок: аналіз 2022 року та прогноз на 2023 URL: https://auto.24tv.ua/tag/avtobiznes_tag70 (дата звернення: 15.01.2023).
7. Податковий Кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2011. № 13-14, № 15-16, № 17, ст. 112) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 17.01.2023).
8. Skoda Octavia Sedan in Black new in Wielenbach for € 20,690. URL: https://www.autoscout24.com/offers/skoda-octavia-active-limo-1-0-tsi-led-dab-smartlink-gasoline-black-9e7ea5a5-2012-48fb-8404-418fbd36755a?sort=price&desc=0&lastSeenGuidPresent=true&cldtidx=3&position=3&search_id=1fycy213e1f&source_otp=t40&source=listpage_search-results (дата звернення: 05.12.2022).
9. Skoda Octavia Sedan in Blue used in Bischofsheim for € 8,880. URL: https://www.autoscout24.com/offers/skoda-octavia-1-0-tsi-eu6-style-l-tempomat-l-1-hand-gasoline-blue-36681b27-9b93-4ded-bb80-c9cdc573878d?sort=price&desc=0&lastSeenGuidPresent=true&cldtidx=4&position=4&search_id=18w6c3krqvv&source_otp=t10&source=listpage_search-results (дата звернення: 05.12.2022).

10. Skoda Octavia Station wagon in Black used in WAGENINGEN for € 8,950. URL: https://www.autoscout24.com/offers/skoda-octavia-combi-1-2-tsi-greentech-ambition-gasoline-black-84538aea-97e1-4f5a-ae18-66b6d37b2132?sort=price&desc=0&lastSeenGuidPresent=true&cldtidx=29&position=29&search_id=m4l18gktdo&source_otp=t10&source=listpage_search-results (дата звернення: 05.12.2022).
11. Chevrolet Impala Lt 3 6 Price In Europe 326 URL: <https://www.ccarprice.com/eu/chevrolet-impala-lt-3-6-price-in-europe-326> (дата звернення: 05.12.2022).
12. 2016 Chevrolet Impala - VIN: 2G1115S33G9120230 URL : <https://www.edmunds.com/chevrolet/impala/2016/vin/2G1115S33G9120230/?radius=100> (дата звернення: 05.12.2022).
13. Chevrolet Impala - VIN: 2G1WB5E34D1168358 URL: <https://www.edmunds.com/chevrolet/impala/2013/vin/2G1WB5E34D1168358/?radius=100> (дата звернення: 05.12.2022).
14. Volkswagen from € 25,909. URL: https://www.autoscout24.com/offers/volkswagen-golf-2-0-tdi-scr-85kw-85kw-116ps-schalt-6-gang-diesel-7420f5b3-c881-4da9-9a36-5bf8814dc8ed?sort=standard&desc=0&lastSeenGuidPresent=true&cldtidx=1&position=1&search_id=f6zgu146ig&source_otp=t40&source=listpage_search-results (дата звернення: 05.12.2022).
15. Volkswagen Golf Station wagon in Violet used in Braunschweig for € 14,950. URL: https://www.autoscout24.com/offers/volkswagen-golf-7-var-2-0-tdi-gtd-xenon-navi-pdc-shz-mfl-diesel-violet-b9ced1b3-6af2-453c-b2c5-35bc5f30d228?sort=standard&desc=0&lastSeenGuidPresent=true&cldtidx=1&position=1&search_id=bxl9njcv5i&source_otp=t40&source=listpage_search-results (дата звернення: 05.12.2022).
16. Volkswagen Golf Station wagon in Black used in PUIGCERDA for € 12,000. URL: https://www.autoscout24.com/offers/volkswagen-golf-variant-2-0tdi-cr-bmt-advance-dsg-150-diesel-black-36aa8e90-1c06-4a6a-acc8-24adf87ee840?sort=standard&desc=0&lastSeenGuidPresent=true&cldtidx=5&position=5&search_id=1q4hcwsl9kx&source_otp=t30&source=listpage_search-results (дата звернення: 05.12.2022).
17. Land Rover Range Rover Autobiography 2020 року, позашляховик URL: https://auto.ria.com/uk/auto_land_rover_range_rover_33612826.html (дата звернення: 06.01.2023).
18. Land Rover Range Rover 2018 дизель 4.4 позашляховик URL: https://auto.ria.com/uk/auto_land_rover_range_rover_33209235.html (дата звернення: 06.01.2023).
19. Land Rover Range Rover 2014 дизель 4.4 позашляховик URL: https://auto.ria.com/uk/auto_land_rover_range_rover_32948848.html (дата звернення: 06.01.2023).

References

1. Mankivskiy Y.R., Tomchuk O.F. Porivnyannya avtomobil'noho rynku Ukrainy i rozvynenykh krayin YES. [Comparison of the automotive market of Ukraine and developed EU countries]. Naukovyy visnyk Uzhhorods'koho natsional'noho universytetu. Seriya: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo. [Scientific Bulletin of the Uzhhorod National

University. Series: International economic relations and the world economy] URL: http://visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/31_2020ua/13.pdf (date of application: 15.01.2023).

2. Rynok vzhlyvanykh avtotransportnykh zasobiv v Ukrayini: Suchasnyy stan ta perspektyvy. Analychne doslidzhennya. [The market of used motor vehicles in Ukraine: Current status and prospects. Analytical research] URL: <http://eauto.org.ua/static/documents> (date of application: 15.01.2023).

3. Kovalevskyi L., Korovaichenko N. Svitovyy avtomobil'nyy rynek: suchasnyy stan, osoblyvosti ta perspektyvy rozvytku. [The world automotive market: current state, features and prospects for development] URL: [http://zt.knteu.kiev.ua/files/2015/5-6%20\(82-83\)/7.pdf](http://zt.knteu.kiev.ua/files/2015/5-6%20(82-83)/7.pdf) (date of application: 15.01.2023).

4. Antonyuk O. (2019) Avtotransport: sut' ta struktura. [Motor transport: essence and structure]. Dilova Shveytsariya. [Business Switzerland]. № 3. P. 57–58.

5. Lutsenko O. (2009) Avtoekspert – 2009: rezul'taty ekspertnoho opytuvannya top-menedzhmentu ukrayins'kykh avtomobil'nykh kompaniy. [Autoexpert - 2009: results of an expert survey of the top management of Ukrainian automobile companies]. Marketynh v Ukrayini. [Marketing in Ukraine]. № 1. P. 13–14.

6. Ukrayins'kyy avtorynok: analiz 2022 roku ta prohnoz na 2023. [Ukrainian car market: analysis of 2022 and forecast for 2023] URL: https://auto.24tv.ua/tag/avtobiznes_tag70 (date of application: 06.01.2023).

7. Podatkovyy Kodeks Ukrayiny (Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny (VVR). [Tax Code of Ukraine (Information of the Verkhovna Rada of Ukraine (VVR))] 2011. № 13-14, № 15-16, № 17, article 112) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (date of application: 17.01.2023).

8. Skoda Octavia Sedan in Black new in Wielenbach for € 20,690. URL: https://www.autoscout24.com/offers/skoda-octavia-active-limo-1-0-tsi-led-dab-smartlink-gasoline-black-9e7ea5a5-2012-48fb-8404-418fbd36755a?sort=price&desc=0&lastSeenGuidPresent=true&cldtidx=3&position=3&search_id=1fycy213e1f&source_otp=t40&source=listpage_search-results (date of application: 05.12.2022).

9. Skoda Octavia Sedan in Blue used in Bischofsheim for € 8,880. URL: https://www.autoscout24.com/offers/skoda-octavia-1-0-tsi-eu6-style-l-tempomat-l-1-hand-gasoline-blue-36681b27-9b93-4ded-bb80-c9cdc573878d?sort=price&desc=0&lastSeenGuidPresent=true&cldtidx=4&position=4&search_id=18w6c3krgvv&source_otp=t10&source=listpage_search-results (date of application: 05.12.2022).

10. Skoda Octavia Station wagon in Black used in WAGENINGEN for € 8,950. URL: https://www.autoscout24.com/offers/skoda-octavia-combi-1-2-tsi-greentech-ambition-gasoline-black-84538aea-97e1-4f5a-ae18-66b6d37b2132?sort=price&desc=0&lastSeenGuidPresent=true&cldtidx=29&position=29&search_id=m4l18gktdo&source_otp=t10&source=listpage_search-results (date of application: 05.12.2022).

11. Chevrolet Impala Lt 3 6 Price In Europe 326 <https://www.ccarprice.com/eu/chevrolet-impala-lt-3-6-price-in-europe-326> (date of application: 05.12.2022).

12. 2016 Chevrolet Impala - VIN: 2G1115S33G9120230 URL : <https://www.edmunds.com/chevrolet/impala/2016/vin/2G1115S33G9120230/?radius=100> (date of application: 05.12.2022).

13. 2013 Chevrolet Impala - VIN: 2G1WB5E34D1168358 URL: <https://www.edmunds.com/chevrolet/impala/2013/vin/2G1WB5E34D1168358/?radius=100> (date of application: 05.12.2022).
14. Volkswagen from € 25,909. URL: https://www.autoscout24.com/offers/volkswagen-golf-2-0-tdi-scr-85kw-85kw-116ps-schalt-6-gang-diesel-7420f5b3-c881-4da9-9a36-5bf8814dc8ed?sort=standard&desc=0&lastSeenGuidPresent=true&cldtidx=1&position=1&search_id=f6zg146ig&source_otp=t40&source=listpage_search-results (дата звернення: 05.12.2022).
15. Volkswagen Golf Station wagon in Violet used in Braunschweig for € 14,950. URL: https://www.autoscout24.com/offers/volkswagen-golf-7-var-2-0-tdi-gtd-xenon-navi-pdc-shz-mfl-diesel-violet-b9ced1b3-6af2-453c-b2c5-35bc5f30d228?sort=standard&desc=0&lastSeenGuidPresent=true&cldtidx=1&position=1&search_id=bxl9njcv5i&source_otp=t40&source=listpage_search-results (date of application: 05.12.2022).
16. Volkswagen Golf Station wagon in Black used in PUIGCERDA for € 12,000. URL: https://www.autoscout24.com/offers/volkswagen-golf-variant-2-0tdi-cr-bmt-advance-dsg-150-diesel-black-36aa8e90-1c06-4a6a-acc8-24adf87ee840?sort=standard&desc=0&lastSeenGuidPresent=true&cldtidx=5&position=5&search_id=1q4hcwsl9kx&source_otp=t30&source=listpage_search-results (date of application: 05.12.2022).
17. Land Rover Range Rover Autobiography 2020 year, SUV URL: https://auto.ria.com/uk/auto_land_rover_range_rover_33612826.html (date of application: 06.01.2023).
18. Land Rover Range Rover 2018 diesel 4.4 SUV URL: https://auto.ria.com/uk/auto_land_rover_range_rover_33209235.html (date of application: 06.01.2023).
19. Land Rover Range Rover 2014 diesel 4.4 SUV URL: https://auto.ria.com/uk/auto_land_rover_range_rover_32948848.html (date of application: 06.01.2023).

Purpose. Carrying out a comprehensive study of the dynamics of the car market of Ukraine, the procedures for passing customs control of vehicles and determining the economic aspects of the policy of regulating customs payments.

Methodology. The research used modern methods of collecting and analyzing information, a systematic approach, expert assessments, mathematical statistics and logical generalization.

Results. The paper analyzes the current state of the automobile market of Ukraine. It was established that most of the domestic demand is covered by the import of ready-made cars, accordingly, funds from the sale of cars in Ukraine are invested in foreign production, and the domestic automotive industry does not receive the necessary investments in development.

A car, as a commodity, is subject to all major government fees, such as customs duty, excise duty and value added tax. Several samples of cars of one generation, one series, and one model were formed based on current market offers for car sales to identify trends in changes in the total amount of customs payments from such components as customs value and value added tax.

The formed samples differ only in the volume of the engine and the type of fuel, since they are decisive for the calculation of the excise tax.

The results of the study show that in each sample the excise duty increases depending on the age of the car. The percentage of the amount of the customs payment from the customs value, which the buyer would have to pay for customs clearance, is constantly increasing. The price and customs

payments of the corresponding car, the condition of which is worse due to the period of operation, are almost 75% percent of the customs value of a brand new car with the same technical characteristics. This growth is caused solely by the increase in the excise tax. It has been established that the most optimal from the point of view of the buyer's purchasing power are used cars up to 3-4 years old. This also reflects the state's desire to maintain the technological level of the domestic market by new and, accordingly, better imported cars.

Scientific novelty. It consists in the generalization of trends in the development of the car market of Ukraine, depending on factors of various origin, and the regularities of the effect of the main characteristics of the car on the amount of customs payments when importing a car into the territory of the state were revealed.

Practical significance. The results of research into the dynamics of the car market will help to plan the activities of service companies, and the patterns of influence of the main characteristics of cars will help to more subtly and objectively define a group of cars that will satisfy the demands of consumers, based on their purchasing power, and to more accurately direct the policy of regulating foreign economic activity aimed at in the interests of increasing revenues to the state budget and environmental protection.

Keywords: Automobile market, customs payments, excise duty, customs value.

*Стаття рекомендована до публікації доктором технічних наук,
професором, завідувачем кафедри харчових технологій ХНТУ Вальком М.І.
Стаття надійшла в редакцію 19.12.2022 р.*