

## ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ РИНКУ ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД

*Даниленко Є.С., к.е.н., докторант*

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

**Постановка проблеми.** Стабільне зростання ринку легкових автомобілів не можливе без ефективного державного регулювання. Сьогодні механізм державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів характеризується недосконалістю нормативно-правового забезпечення, відсутністю злагодженої взаємодії між урядом, автовиробниками, підприємствами-автодилерами та покупцями легкових автомобілів. Особливої уваги вимагає проблема залучення іноземних автовиробників, створення сприятливих інвестиційних і податкових умов для розміщення їхніх виробництв на території України та будівництва необхідної інфраструктури для успішного функціонування автомобільної індустрії. Крім цього, на державному рівні в Україні відсутні програми стимулювання покупців легкових автомобілів. Відсутність фінансового забезпечення та дієвого механізму державно-приватного партнерства, обмеженість заходів державного регулювання призводить до низького рівня інвестиційної привабливості вітчизняного ринку легкових автомобілів. Це своєю чергою потребує використання нових, актуальних сьогодні напрямків і заходів державного регулювання та прийняття оптимальних урядових рішень. Особливу увагу при цьому слід приділити досвіду світових лідерів автомобільної галузі, які досягли значних успіхів у розвитку ринку легкових автомобілів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Окремі питання державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів розкрили такі науковці, як: Шевченко І. Ю. [1-3], Дмитрієв І. А. [2], Семирак О. С. [4], Краузе О. І. [5] та інші. Так, Шевченко І. Ю. та Дмитрієв І. А. [2] досліджували особливості державного регулювання розвитку автомобілебудування в провідних країнах-виробниках автомобілів – Китаї, Японії, Індії, Південній Кореї та інших, а також механізм державного регулювання розвитку автомобілебудування та ринку продажу автомобілів в Україні за його основними елементами – ієрархічна система органів державної влади та їх повноваження, методи та нормативно-правова база [1; 3]. Семирак О. С. [4] займався розробленням методико-практичних рекомендацій щодо вдосконалення, планування та регулювання розвитку автомобілебудування в Україні. Краузе О. І. [5] вивчала вплив державного регулювання на створення сприятливого інвестиційного клімату в країні, умов стратегічного партнерства й зростання конкурентоспроможності автовиробників.

**Невирішені складові загальної проблеми.** Проте, в науковому полі бракує досліджень щодо можливостей використання в Україні міжнародного досвіду державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів, який

можна перейняти для залучення іноземних автовиробників, створення сприятливих умов для вітчизняних автовиробників, побудови довготривалих відносин між автовиробниками та державою, автовиробниками та покупцями легкових автомобілів, державою та покупцями легкових автомобілів. Таке дослідження допоможе визначити пріоритетні напрямки та заходи, які сприятимуть розвитку вітчизняного ринку легкових автомобілів.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є характеристика напрямків і заходів вітчизняного та міжнародного державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів; окреслення перспектив використання в Україні міжнародного досвіду державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів у довгостроковій, середньостроковій і короткостроковій перспективі.

**Викладення основного матеріалу дослідження.** Основними завданнями державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів є забезпечення стабільного економічного зростання та розвитку ринку легкових автомобілів, створення сприятливих умов для ефективної діяльності підприємств-автодилерів, підвищення попиту покупців на легкові автомобілі, розвиток вітчизняної автомобільної промисловості.

Державне регулювання розвитку ринку легкових автомобілів будь-якої країни спрямоване на:

- забезпечення балансу інтересів держави, автовиробників, підприємств-автодилерів, покупців легкових автомобілів;
- вдосконалення нормативної бази розвитку ринку легкових автомобілів;
- визначення пріоритетних напрямків розвитку, системи управління, реформування та регулювання ринку легкових автомобілів;
- захист прав споживачів під час придбання легкових автомобілів та їх подальшого обслуговування;
- захист прав автовиробників і підприємств-автодилерів, що здійснюють свою діяльність на ринку легкових автомобілів;
- створення рівних умов для роботи автовиробників і підприємств-автодилерів, які здійснюють свою діяльність на ринку легкових автомобілів, шляхом обмеження монополізму та розвитку вільної конкуренції;
- забезпечення зайнятості населення, підготовки професіоналів, фахівців і робітничих кадрів для автовиробників та підприємств-автодилерів;
- охорону довкілля від шкідливого впливу легкових автомобілів;
- проведення науково-технічних робіт та наукових досліджень.

Державне регулювання розвитку ринку легкових автомобілів реалізується шляхом проведення органами державної влади економічної та соціальної політики і здійснюється у таких формах:

- прийняття актів законодавства з питань регулювання діяльності автовиробників і підприємств-автодилерів;
- регулювання обсягів експорту-імпорту легкових автомобілів;

- видачі спеціальних дозволів (ліцензій) на здійснення професійної діяльності на ринку легкових автомобілів, проведення політики стандартизації та сертифікації діяльності автовиробників і підприємств-автодилерів;
- регулювання ставок ввізного мита на легкові автомобілі;
- контроль за дотриманням антимонопольного законодавства та захист вільної конкуренції на ринку легкових автомобілів;
- розвиток суміжних галузей задля максимізації рівня локалізації виробництва легкових автомобілів;
- стимулювання інноваційної діяльності автовиробників;
- посилення вимог до екологічності легкових автомобілів;
- запровадження дотацій населенню на придбання гібридних легкових автомобілів і електромобілів;
- надання податкових пільг автовиробникам, компенсації витрат на науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи;
- проведення політики державного кредитування та субсидування – участь у капіталі автовиробників та підприємств-автодилерів, запровадження грантів чи звільнення від сплати прямих податків, надання гарантій для отримання кредитів та кредитування за пільговими ставками, надання податкових кредитів тощо.

Державне регулювання розвитку ринку легкових автомобілів передбачає проведення органами державної влади економічної та соціальної політики за двома напрямками:

1. Формування ринкових стимулів, що спрямовані на максимальне збільшення попиту на легкові автомобілі вітчизняного виробництва, передбачає запровадження високих ставок ввізного мита на імпорт готових легкових автомобілів. Так, наприклад, у багатьох країнах, які є виробничими площадками автомобілебудівних концернів – США, Китаю, Японії, Південній Кореї, Індії, Німеччині, Словаччині, Туреччині – ввізне мито на легкові автомобілі у середньому становить 20%. Однак, на етапі становлення вітчизняного автопрому ввізне мито на готові легкові автомобілі у більшості з цих країн сягало до 100-150% [6]. Така політика обмежувала внутрішнє споживання імпортованих легкових автомобілів та стимулювала населення до купівлі легкових автомобілів вітчизняного виробництва. Крім цього, обсяг попиту на вітчизняні легкові автомобілі підтримувався через активне споживче кредитування національними банками та використання програм утилізації застарілих легкових автомобілів.

2. Формування інвестиційних стимулів, які мотивують іноземних автовиробників розміщувати свої виробництва на території країни, дозволяють мінімізувати інвестиційні витрати та знизити виробничу собівартість легкових автомобілів. До таких заходів можна віднести:

- безкоштовне надання у довготермінове користування (власність) підготовленої промислової площадки з необхідною інфраструктурою для виробництва легкових автомобілів та комплектуючих;
- звільнення від ввізного мита і ПДВ імпорту технологічного обладнання для автопрому;

- субсидіювання нових робочих місць у галузі автомобілебудування;
- звільнення терміном на 5-10 років від оподаткування тієї частини прибутку, яка реінвестується в розвиток існуючого або створення нового автовиробництва тощо.

Справедливим буде відзначити, що для багатьох країн світу, які стали світовими лідерами автомобільної індустрії, побудова розвиненого ринку легкових автомобілів стала реальністю лише за рахунок виваженої політики державного регулювання.

У табл. 1 розглянемо заходи державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів, що застосовувалися урядами різних країн.

Таблиця 1

**Заходи державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів України та деяких країн світу**

Країна	Заходи державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів
1	2
Україна [3; 6]	<ul style="list-style-type: none"> <li>– звільнення від сплати акцизного збору та ПДВ (1995 рік);</li> <li>– прийняття Закону України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» (1997 рік), який регламентує звільнення автовиробників від ПДВ, податку на землю, ввізного мита на комплектуючі, зменшення бази оподаткування податку на прибуток підприємств на обсяг інвестицій та реінвестицій;</li> <li>– введення заборони на ввезення автомобілів старше 5 років та вартістю менше 5 тис. дол. США (1998 рік);</li> <li>– встановлення ставки ввізного мита для нових легкових автомобілів на рівні 25% від митної вартості автомобіля; для вживаних легкових автомобілів молодше 5 років – ввізне мито збільшилося у 2 рази; для легкових автомобілів старше 5 років – у 3 рази; для автомобілів старше 8 років – заборона імпорту (2001 рік); зниження ввізного мита на нові легкові автомобілі – ставка 10% унаслідок підписання угоди про вступ України до Світової організації торгівлі (2008 рік);</li> <li>– запровадження спеціального мита на легкові автомобілі в залежності від об'єму двигуна: до 1-1,5 л – ставка мита була встановлена на рівні 5,46%, до 1,5-2,2 л – на рівні 12,95% (2013 рік); зниження ставки спеціального мита на легкові автомобілі: з об'ємом двигуна до 1-1,5 л – з 5,46% до 2,15%, до 1,5-2,2 л – з 12,95% до 4,32% (2015 рік); скасування спеціального мита на легкові автомобілі (2015 рік);</li> <li>– введення додаткового компенсаційного мита на імпорт легкових автомобілів з метою обмеження попиту зі ставкою 17,66% від митної вартості автомобіля (2016 рік);</li> <li>– скасування мита на імпорт електромобілів (2016 рік);</li> <li>– зниження акцизного податку на вживані автомобілі (2016 рік);</li> <li>– запровадження процедури розмитнення автомобілів з іноземною реєстрацією протягом 180-денного періоду (2018 рік);</li> <li>– скасування ПДВ та акцизу на імпорт електромобілів (2018 рік);</li> <li>– розробка законопроектів для імплементації 15-річної стратегії розвитку електромобілів (2018 рік);</li> </ul>

1	2
Україна [3; 6]	<ul style="list-style-type: none"> <li>– скасування податків та зборів – в'їзне мито, акцизний податок, ПДВ, для громадян, які ввозять транспортні засоби (у т.ч. легкові автомобілі) на територію України; скасування акцизного податку та ПДВ при розмитненні транспортних засобів для фізичних осіб-підприємців та юридичних осіб зі ставкою єдиного податку 2% (квітень 2022 року);</li> <li>– повернення податків та зборів при ввезенні транспортних засобів для населення та бізнесу (липень 2022 року);</li> <li>– створення 3244 зарядних станцій для електромобілів, з них – 1835 од. швидкісних (потужність понад 22 кВт).</li> </ul>
Японія [7-11]	<ul style="list-style-type: none"> <li>– заборона продажу іноземних легкових автомобілів та співпраці з іноземними автовиробниками, яка зберігалася в Японії з 1970-х років до 1995 року та була скасована внаслідок Меморандуму про взаєморозуміння з США, який встановив загальна частку імпорту автомобілів у Японії на рівні 5%;</li> <li>– проведення програми стимулювання продажів екологічно чистих автомобілів (з 2009 року по теперішній час), яка передбачає «програму заміни» старого легкового автомобіля на новий, а також «програму без заміни» – для тих, хто купує новий легковий автомобіль без старшого автомобіля для заміни; «програма заміни» направлена на власників легкових автомобілів, які старші 13 років та передбачає надання їм субсидії в розмірі 250000 ієн (1750 євро) при заміні легковиків середніх та великих габаритів (C, D, E, F-класи) та субсидії в розмірі 125000 ієн (975 євро) при заміні легкових автомобілів малих габаритів (A, B-класи) на автомобілі будь-яких класів, які відповідають сучасними стандартами паливної ефективності (наразі в країні діє стандарт JFY 2022, який передбачає встановлення нормативного показника економії палива для усіх легкових автомобілів на рівні 17,9 км/л); «програма без заміни» передбачає надання субсидії в розмірі 100000 ієн (700 євро) при купівлі легкових автомобілів середніх та великих габаритів та субсидії в розмірі 50000 ієн (350 євро) при купівлі легковиків малих розмірів зі стандартами паливної ефективності принаймні на 15% вищі ніж регламентовані у стандартах паливної ефективності;</li> <li>– безкоштовний проїзд платними дорогами для електромобілів;</li> <li>– регламентація надмірно складних технічних правил, нормативів та сертифікаційних вимог стосовно викидів вихлопних газів та стандартів безпеки автомобілів вітчизняного виробництва, яким не відповідали більшість імпортних автомобілів, що створювало конкурентні переваги на зовнішньому ринку;</li> <li>– надання дотації на покупку електромобіля у розмірі 3700 доларів США;</li> <li>– звільнення від сплати автомобільного податку та податку на вагу автомобіля для власників еко-автомобілів (SEV-автомобілі з використанням чистої енергії, які відповідають стандартам щодо викидів і паливної ефективності): під час реєстрації або проходження першого технічного огляду автовласник буде повністю звільнений від податку на вагу автомобіля, а податок на автомобіль буде зменшено на 75%;</li> </ul>

1	2
<p>Японія [7-11]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– стимулювання інноваційного розвитку автомобільної промисловості шляхом надання автомобільним заводам субсидій на оновлення машин і обладнання, розширення виробничих потужностей, реконструкції виробничих ліній у рамках програми «Субсидія для розміщення бізнесу для реконструкції промисловості» (2012 рік);</li> <li>– запровадження екологічної програми по боротьбі з глобальним потеплінням шляхом сприяння електрифікації японських автомобілів у всьому світі (2015 рік);</li> <li>– надання урядом часткових субсидій на купівлю SEV-автомобілів в рамках програми «Субсидії SEV» для просування легкових автомобілів з екологічно чистими джерелами енергії з метою зменшення викидів CO<sub>2</sub> і нафтової залежності в автотранспортному секторі;</li> <li>– внесення поправок до Закону про імміграційний контроль, які дозволяють працевлаштовувати іноземних працівників в індустрію технічного обслуговування автомобілів (2019 рік);</li> <li>– ратифікація програми регіонального розвитку промисловості, яка передбачає отримання податкових пільг за відкриття або перенесення виробництв, складських приміщень, офісів, нових філій в окремих префектурах країни: наприклад, у Нагано надається податкова знижка у розмірі 95%, у Тоямі та Ісікаві – 90%, у Гунмі та Кагаві – 50% протягом першого року.</li> </ul>
<p>Німеччина [6]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– запровадження програми утилізації старих автомобілів (2009 рік): кожному власнику старого автомобіля (більше 9 років) при заміні на новий держава компенсувала 2500 євро із стандартом вихлопних газів Euro 5 та Euro 6 (у результаті обсяги продажів легкових автомобілів зросли на 25%);</li> <li>– реалізація кластерної моделі економіки (280 підприємств автомобільної галузі були об'єднані в один кластер), яка фінансувалася за рахунок підприємств-учасників кластеру та підтримці держави (наприклад, кластерна програма регіону Берлін-Бранденбург у 2016 році);</li> <li>– зниження податків та фіскальне стимулювання на суму 1,4% річного ВВП у 2008-2010 роках (приблизно 4990 млрд. євро);</li> <li>– запровадження пільгового кредитування, гарантування кредитів та позик на суму 2,7% річного ВВП у 2008-2010 роках (приблизно 9630 млрд. євро);</li> <li>– стимулювання короткострокової зайнятості через відшкодування Федеральним агентством зайнятості 50% частки роботодавця у соціальному забезпеченні (2010 рік);</li> <li>– перекваліфікація безробітних і молоді шляхом надання коштів на освіту та навчання (2010 рік);</li> <li>– збільшення державних дотацій на розширення виробництва та розробку нових моделей (наприклад, завод Porsche в Лейпцигу у 2012 р. отримав 43,67 млн. євро на розробку нової моделі «Porsche Macan», завод BMW у 2011 р. – 17 млн. євро на розробку двох моделей електрокарів);</li> <li>– пільгове або безкоштовне паркування для електромобілів, доступ до автобусних смуг;</li> </ul>

1	2
Німеччина [6]	<ul style="list-style-type: none"> <li>– проведення політики державного інвестування в наукові дослідження і дослідно-конструкторські розробки (НДДКР), у 2017-2018 рр. уряд вклав 4,7 млрд. євро інвестицій в електромобільну галузь, серед яких: програми розвитку кластерів та створення умов для модернізації промисловості – програма Industrie 4.0, програма Міністерства економіки Go-cluster, грантова програма «Leading-Edge Clusters Competition – More Innovation. More Growth»; програма розвитку відновлювальних джерел енергії «Innovation for Germany», програма просування цифрового порядку денного «Digital Agenda»;</li> <li>– звільнення від транспортного податку легкових електромобілів, куплених до 2016 року – на 10 років, з 2016 по 2022 роки – на 5 років;</li> <li>– заборона на проїзд автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння на спеціально виділених смугах;</li> <li>– заборона продажу нових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння з 2035 року.</li> </ul>
Франція [5]	<ul style="list-style-type: none"> <li>– надання субсидії на купівлю нового електромобіля у розмірі 6000-7000 євро з викидом 2 г/км; надання субсидії на покупку нового гібрида в розмірі 2000 євро;</li> <li>– компенсація у розмірі до 10000 євро при заміні автомобіля старше 13 років електромобілем і 6500 євро – гібридом;</li> <li>– запровадження утилізаційної програми – надання 3000-5000 євро для покупців, які купують новий і утилізують старий легковий автомобіль з двигуном внутрішнього згоряння (програма діє для перших 200 тис. автомобілів);</li> <li>– заборона продажу нових легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння з 2040 року.</li> </ul>
Китай [12]	<ul style="list-style-type: none"> <li>– блокування імпорту легкових автомобілів (1980 рік);</li> <li>– проведення політики консолідації промисловості шляхом об'єднання трьох великих іноземних виробників з трьома локальними малими виробниками з метою отримання доступу до передових технологій та відповідності світовим стандартам; першими об'єднаними підприємствами були виробництва з Motors Corporation (АМС) у Пекіні (1983 рік), з Volkswagen – у Шанхаї (1984 рік), з Peugeot – в Гуанчжоу (1985 рік);</li> <li>– зняття обмежень на імпорт легкових автомобілів (1997 рік);</li> <li>– встановлення надвисокого імпортного мита на автомобілі на рівні 100%, на автозапчастини – 50% (1998 рік); зниження митного збору на автомобілі до рівня 25% та до рівня 10% на автозапчастини унаслідок вступу Китаю до Світової організації торгівлі (2006 рік);</li> <li>– встановлення ліміту для іноземних інвесторів: обмеження частки акцій в статутному фонді автоскладальних заводів – до 50%, у секторі автозапчастин – до 100% (у результаті до 2002 року на ринок Китаю були залучені світові автовиробники Toyota, Honda, Nissan, Mazda, Hyundai та Kia);</li> <li>– підтримка місцевих автовиробників Hafei, Brilliance, Chery, Geely і BYD шляхом надання дотацій населенню – компенсація від 5 до 20% вартості легкового автомобіля (2004 рік);</li> <li>– надання дотацій населенню на придбання гібридних автомобілів і електромобілів, які різняться залежно від ємності батареї та в середньому дорівнюють приблизно 14400 юаням (2054 євро);</li> </ul>

1	2
<p>Китай [12]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– реалізація інвестиційної програми, яка передбачає поділ інвестицій на чотири категорії: ті, що заохочуються державою, дозволяються, обмежуються та забороняються (у 2011 році виробники легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння були виключені зі списку заохочувальних інвестицій та включені до категорії тих, що дозволяються, тоді як електромобілі були включені до категорії заохочувальних інвестицій); у 2015 році виробництво легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння було переведено в категорію «обмежено»;</li> <li>– розробка плану енергозбереження та створення нової енергії в автомобільній промисловості (2012-2020 рр.) з метою зміцнення світового лідерства у випуску та продажу електромобілів;</li> <li>– надання безкоштовних «зелених» автомобільних номерів для власників електромобілів (у Китаї дуже складно отримати автомобільний номер через екологічне забруднення та величезні пробки на дорогах);</li> <li>– запровадження обмежень для пересування легковиків з двигунами внутрішнього згоряння (наприклад, в Пекіні електромобілям дозволено їздити містом без обмежень, тоді як легковики з двигунами внутрішнього згоряння можуть виїжджати лише певними днями);</li> <li>– безкоштовний проїзд для електромобілів платними дорогами;</li> <li>– безкоштовне паркування для електромобілів.</li> </ul>
<p>Словаччина [6]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– надання податкових пільг для залучення іноземних автовиробників – звільнення від 19% податку на фіксований прибуток на термін до 10 років (загальні податкові пільги склали 21,3 млн. євро у 2010 році);</li> <li>– повне звільнення від податків деяких автовиробників (наприклад, концерн Volkswagen Slovakia у 1998 році);</li> <li>– запровадження фінансової підтримки іноземним автовиробникам – надання фінансової допомоги на розвиток автомобільного підприємства (наприклад, для будівництва заводу KIA Motors у 2004-2005 роках уряд витратив 215 млн. доларів (15% від загальної суми необхідних інвестицій, які склали 1,4 млрд. євро);</li> <li>– безкоштовне надання та підготовка земельної ділянки;</li> <li>– спрощення процедури оформлення та видачі необхідних дозволів і ліцензій;</li> <li>– створення інфраструктури – будівництво нових автобанів від заводів до найближчих міст (наприклад, від заводу KIA Motors до м. Жиліна), інвестування в місцеві школи та лікарні на суму близько 70 млн. євро (5% від загальної суми інвестицій);</li> <li>– компенсація автовиробникам інвестицій у будівництво заводів та інших підприємств автомобільної промисловості (наприклад, при будівництві заводу Jaguar Land Rover у 2018 році держава компенсувала виробнику 9% інвестицій);</li> <li>– будівництво першого в країні стратегічного індустріального парку в рамках залучення заводу Jaguar Land Rover до розміщення свого виробництва на території Словаччини;</li> </ul>



1	2
<p>Словаччина [6]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– компенсація автовиробникам інвестицій у будівництво заводів та інших підприємств автомобільної промисловості (наприклад, при будівництві заводу Jaguar Land Rover у 2018 році держава компенсувала виробнику 9% інвестицій);</li> <li>– будівництво першого в країні стратегічного індустріального парку в рамках залучення заводу Jaguar Land Rover до розміщення свого виробництва на території Словаччини;</li> <li>– розвиток якісної мережі постачальників комплектуючих – наразі у країні нараховується понад 300 підприємств;</li> <li>– запровадження програми стимулів для покупців електромобілів і гібридних авто, а саме – надання субсидій у розмірі 5 тис. євро при покупці електромобілів та 3 тис. євро при покупці гібридних легковиків (загалом на програму було виділено 5 млн. євро у 2018 році);</li> <li>– розвиток якісної мережі постачальників комплектуючих – наразі у країні нараховується понад 300 таких підприємств;</li> <li>– проведення політики державного інвестування в НДДКР (наприклад, уряд виділив фінансову допомогу у розмірі 6 млн. євро (2018 рік) на розробку одного з найбільш перспективного прототипу літаючого автомобіля, розробленого компанією AeroMobil).</li> </ul>
<p>Індія [13]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– запровадження схеми стимулювання, пов'язаного з виробництвом (PLI) у секторах автомобілів і автокомпонентів, яка пропонує фінансові стимули до 18% для стимулювання внутрішнього виробництва передових автомобільних технологій і залучення інвестицій у ланцюжок створення вартості автомобільного виробництва (2022 рік);</li> <li>– надання знижки на вартість землі, звільнення від сплати гербового збору при продажу чи оренді землі, запровадження пільгових тарифів на електроенергію, пільгової процентної ставки за кредитами, надання інвестиційних субсидій та податкових пільг, субсидій для відсталих районів;</li> <li>– державна підтримка спеціальних проєктів у галузі автовиробництва, наприклад, у штатах, Джаркханд та Гуджарат;</li> <li>– надання землі за пільговими ставками разом із цілодобовим безперервним електропостачанням у штаті Андхра-Прадеш;</li> <li>– впровадження капітальної субсидії в розмірі 50% для спільної інфраструктури в автокластерах і розробниках ASMC (загальні витрати склали 3,07 млн. доларів США) (штат Андхра-Прадеш);</li> <li>– надання фінансової допомоги у розмірі 50% для інвестицій в основний капітал у будівництво та загальну інфраструктуру штату Джаркханд (максимум до 3,07 млн. доларів США) з метою створення преференційного регіону з виробництва автомобілів і автокомпонентів (2016 рік);</li> <li>– компенсація автовиробникам 75% вартості реєстрації патенту (не більше 38461 доларів США) та 50% усіх платежів, які сплачені за отримання сертифіката якості (штат Андхра-Прадеш);</li> <li>– відшкодування 50% вартості участі автовиробників у міжнародних виставках з максимальною сумою 7692 долари США, які щорічно надаються щонайбільше для 10 мікро-, малих та середніх підприємств (ММСП) штату Андхра-Прадеш;</li> </ul>

1	2
Індія [13]	<ul style="list-style-type: none"> <li>– запровадження національної політики утилізації старих небезпечних автомобілів, що забруднюють довкілля, і проведення заміни їх новими безпечними та економними;</li> <li>– 100% звільнення від мита на електроенергію надається протягом 10 років з дати відкриття автовиробництва;</li> <li>– фінансування розміщення близько 7 тис. зарядних станцій для електромобілів по всій країні на суму 60,77 млн. доларів США;</li> <li>– стимулювання експорту автомобілів та комплектуючих шляхом надання додаткової вигоди автовиробникам в розмірі 2% від вартості експортованих автомобілів та комплектуючих;</li> <li>– впровадження схеми Fame India, яка спрямована на стимулювання попиту на гібридні авто та електромобілі на суму 5,23 млн. доларів США;</li> <li>– фінансування національного проєкту автомобільних випробувань та науково-дослідної інфраструктури на суму 573 млн. доларів США з метою розробки недорогого обладнання для виробництва автомобілів та будівництва 7 технологічних станцій для його випробування;</li> <li>– запровадження зваженого відрахування у розмірі 200%, яке надається автовиробникам для оцінки будь-яких проєктів, спланиваних національній лабораторії, університету чи технологічному інституту (2022 рік);</li> <li>– надання зваженого податкового вирахування у розмірі 100% витрат, понесених зазначеною компанією, на наукові дослідження у внутрішніх науково-дослідних центрах (2020 рік).</li> </ul>
Південна Корея [14-15]	<ul style="list-style-type: none"> <li>– надання податкових пільг на придбання легкових автомобілів національного виробництва Mitsubishi, Hyundai, SsangYong, KIA, Daewoo – 50% зниження акцизного податку та 67% зниження податку на споживання автомобілів (1970 рік);</li> <li>– заборона прямого входу на внутрішній ринок і встановлення високого імпортного мита у розмірі 50% на компоненти та транспортні засоби (1986 рік);</li> <li>– зниження імпортного мита з 50% до 8% (1995 рік);</li> <li>– стимулювання наукових розробок щодо створення безпілотних автономних легкових автомобілів: інвестування 9,98 млн. доларів США у розробку технології компонентів дисплея та 19,35 млрд. доларів США у технологію безконтактного обслуговування (2020 рік);</li> <li>– надання власникам електромобілів субсидії на купівлю, знижок на податки, плату за зарядку, за паркування, надання дозволу на використання доріг, призначених для автобусів та окремих магістралей для водіїв електромобілів (2016 рік);</li> <li>– стимулювання обов’язкової купівлі електромобілів державними установами – 40% автопарку має бути укомплектовано електромобілями (2016 рік);</li> <li>– розробка державної програми «Постачання електромобілів та будівництво зарядної інфраструктури» в рамках якої уряд інвестував 390 млн. доларів США на будівництво електричних зарядних станцій для електромобілів та гібридів; до кінця 2022 року уряд має побудувати понад 1000 зарядних станцій для електромобілів та 43 водневі станції для гібридів;</li> </ul>

1	2
<p>Південна Корея [14-15]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– запровадження зобов'язань купувати електромобілі мешканцям великих міст із високим рівнем забруднення повітря;</li> <li>– розвиток суміжних галузей задля максимізації рівня локалізації виробництва автомобілів, наприклад, розробка автомобільного програмного забезпечення, створення мережі електричних та водневих зарядних станцій, розробка нових технологій виробництва автономних автомобілів;</li> <li>– заборона імпорту деталей і комплектуючих для автомобілів;</li> <li>– надання дотацій вітчизняним автовиробникам у розмірі 95 трлн. корейських вон (66,25 трлн. доларів США) з метою виробництва 3,3 млн. електромобілів до 2030 року та досягнення 12% частки світового ринку з виробництва електромобілів (2022 рік);</li> <li>– фінансування підготовки 30000 майбутніх професіоналів для підприємств автомобільної промисловості, зокрема, виділення 22,4 млрд. корейських вон для підготовки 10000 спеціалістів із розробки програмного забезпечення (2022 рік);</li> <li>– вкладання коштів у науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи, які пов'язані зі скороченням часу зарядки електромобіля до 5 хвилин та збільшенням пробігу на одній зарядці з нинішніх 500 км до 600 км; у випадку з водневими автомобілями планується збільшити пробіг до 800000 км (наразі пробіг становить 300000 км).</li> </ul>
<p>Туреччина [6]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– проведення політики жорсткого регулювання імпорту комплектуючих шляхом встановлення високих тарифів та обмежень;</li> <li>– запровадження повної заборони імпорту готових автомобілів з метою стимулювання внутрішнього виробництва (1970-1990 роки);</li> <li>– скасування квот щодо імпорту та введення субсидій на експорт;</li> <li>– звільнення інвесторів від сплати ПДВ при закупівлі обладнання, необхідного для організації автомобільного виробництва;</li> <li>– створення вільних економічних зон і звільнення від податків виробників комплектуючих легкових автомобілів;</li> <li>– виділення території для організації промислових кластерів з подальшим підведенням до них необхідної інфраструктури та безкоштовної передачі їх інвесторам для організації промислового виробництва легкових автомобілів та комплектуючих для них (в результаті в країну були залучені автовиробники Renault, Ford, Fiat, Toyota, Honda, Hyundai, Isuzu, Mercedes-Benz);</li> <li>– участь держави у співінвестуванні нарощування потужностей, з майбутнім пільговим продажем частки держави приватному інвестору;</li> <li>– надання автовиробникам податкових канікул терміном від 2 до 5 років (встановлювалося індивідуально, в результаті переговорів між урядом та інвестором);</li> <li>– надання дипломатичної підтримки на зовнішніх ринках та експортне кредитування;</li> <li>– державне фінансування НДДКР (наприклад, запровадження програми грантів «San-Tez» (з 2006 року по теперішній час), в рамках якої уряд підтримав 650 проєктів на суму більше 200 млн. лір).</li> </ul>
<p>США [5; 16-17]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– виділення 7,5 млрд. доларів на створення 500 тис. зарядних станцій для електромобілів (2021 рік);</li> </ul>

1	2
<p style="text-align: center;">США [5; 16-17]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– надання дотацій до 7500 доларів при покупці електромобіля (пропозиція діє тільки на перші 200 тис. електромобілів кожного виробника);</li> <li>– звільнення від транспортного податку;</li> <li>– впровадження 50% знижки на підзарядку електромобілів;</li> <li>– повна заборона продажу легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння до 2030 року;</li> <li>– заборона руху легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння по спеціально виділеним смугам для електромобілів;</li> <li>– реалізація програм підтримки крупних автовиробників шляхом кредитування: наприклад, Міністерство фінансів надало компанії General Motors кредит на реструктуризацію на суму приблизно 51 млрд. доларів (2009 рік); у рамках допомоги уряду автомобільній промисловості Міністерство фінансів також інвестувало загальну суму у розмірі 17,2 млрд. доларів у Ally Financial (2014 рік);</li> <li>– проведення федеральної утилізаційної програми «Trade-In»: обмін автомобіля, що перебував в експлуатації, на новий автомобіль зі знижкою;</li> <li>– надання федеральних гарантій автовиробникам у період кризи: наприклад, Міністерство фінансів в рамках програми підтримки постачальників автомобілів (ASSP) надає позики автовиробникам для оплати необхідних запчастин та послуг постачальників, незалежно від платоспроможності автовиробників.</li> </ul>

*Джерело: складено авторами за джерелами [3, 5-17]*

Аналізуючи заходи державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів у країнах-світових лідерах автомобільної промисловості, можна зробити висновок, що переважна більшість заходів спрямована на формування та підтримку попиту на електромобілі та гібриди. Держава підтримує розвиток ринку електромобілів субсидіями, пільгами при купівлі, преференціями під час експлуатації, а також обмежувальними заходами для легкових автомобілів із двигунами внутрішнього згоряння.

**Висновки з проведеного дослідження.** Враховуючи досвід зарубіжних країн, заходи державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів доцільно розділити на короткострокову, середньострокову та довгострокову перспективу впровадження в Україні. Найбільш імовірно реалізувати заходи оперативного рівня – короткострокової перспективи впровадження міжнародного досвіду державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів, до яких належать:

- повне або часткове звільнення від плати за паркування власників електромобілів та легкових-гібридів;
- запровадження екологічного податку для власників легкових автомобілів та звільнення від його сплати власників електромобілів та легкових-гібридів;
- обмеження на в'їзд до центру міста для легкових автомобілів із двигунами внутрішнього згоряння;

- заборона на проїзд легкових автомобілів із двигунами внутрішнього згоряння по спеціально виділеним смугам дорожнього руху;
- заборона на користування легковими автомобілями з двигунами внутрішнього згоряння в певний час та дні тижня;
- запровадження пільгового тарифу та знижок на електроенергію для заправки легкового електромобіля.

На тактичному рівні (середньострокова перспектива) впровадження міжнародного досвіду державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів найбільш ефективними заходами стануть:

- запровадження національної політики утилізації застарілих легкових автомобілів, що забруднюють довкілля, і проведення заміни їх новими – безпечними та економними;
- субсидування покупки нового легкового автомобіля;
- субсидування у вигляді покриття частини різниці між ціною електромобіля та автомобіля з двигуном внутрішнього згоряння;
- запровадження зобов'язань купувати електромобілі мешканцям великих міст із високим рівнем забруднення повітря;
- надання безкоштовних автомобільних номерів для власників електромобілів;
- будівництво розгалуженої зарядної інфраструктури по всій країні для електромобілів і легковиків-гібридів.

На стратегічному рівні (довгострокова перспектива) впровадження держава має розвивати власний виробничий потенціал і займатися залученням іноземних інвестицій в автомобільну промисловість України. До таких заходів доцільно віднести:

- звільнення автовиробників від податків на певний період часу (як правило, від 5 до 10 років);
- виділення території для організації промислових кластерів із подальшим підведенням до них необхідної інфраструктури та безкоштовної передачі їх інвесторам для організації виробництва легкових автомобілів і комплектуючих;
- фінансування науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, які спрямовані на розробку нових технологій для виробництва легкових автомобілів і комплектуючих;
- пільгове державне кредитування діяльності автовиробників під 1,5-3% річних;
- звільнення інвесторів від сплати ПДВ при закупівлі обладнання, необхідного для організації автомобільного виробництва;
- створення вільних економічних зон для виробників легкових автомобілів і комплектуючих;
- компенсація автовиробникам інвестицій у будівництво заводів та інших підприємств автомобільної промисловості;

- запровадження обмежень щодо імпорту готових легкових автомобілів з метою стимулювання внутрішнього автовиробництва;
- фінансування підготовки майбутніх професіоналів, фахівців і робітничих кадрів для підприємств автомобільної промисловості;
- заборона продажу нових легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння.

За умови створення сприятливого бізнес-середовища ринок легкових автомобілів в Україні може перетворитися з імпортно-орієнтованого на потужний виробничий майданчик для світових автоконцернів, що своєю чергою забезпечить прискорене соціально-економічне відновлення економіки України.

### Перелік посилань

1. Шевченко І. Ю. Механізм державного регулювання розвитку автомобілебудування та ринку продажу автомобілів в Україні. *Бізнес Інформ. Серія: Економіка*. 2016. Вип. 8. С. 36–45.
2. Dmytriiev I., Shevchenko I., Kudryavtsev V., Lushnikova O., Zhytnik T. The world experience and a unified model for government regulation of development of the automotive industry. *Public Policy and Administration*. 2019. Vol. 18. No. 3. P. 46-58.
3. Шевченко І. Ю. Нормативно-правове підґрунтя забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних автовиробників на національному ринку продажу автомобілів. *Економіка та держава: Міжнар. наук.-практ. журнал*. 2015. Вип. 8. С. 29-32.
4. Семирак О. С. Планування та регулювання розвитку автомобілебудування в Україні: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03. Львів, 2016. 183 с.
5. Краузе О. І. Дослідження ринку автомобілебудівної промисловості Китаю. *Галицький економічний вісник. Серія: економіка та управління підприємствами*. Вип. 54. 2018. С. 71-76.
6. Формула успіху. *Сайт федерації роботодавців автомобільної галузі*. URL: <https://fra.org.ua/uk/an/publikatsii/analitika/formula-uspikhu> (дата звернення: 23.10.2022).
7. How Japan has Maintained The Most Protected and Closed Auto Market In the Industrialized World. *Сайт американської ради з автомобільної політики*. URL: <https://www.americanautomakers.org/sites/default/files/Japans%2BProtected%2BAuto%2BMarket.pdf> (дата звернення: 23.10.2022).
8. Government-led promotion of fundamental reform of the manufacturing industry and strengthening of international competitiveness. *Сайт японської організації зовнішньої торгівлі JETRO*. URL: [https://www.jetro.go.jp/en/invest/attractive\\_sectors/manufacturing/government\\_initiatives.html](https://www.jetro.go.jp/en/invest/attractive_sectors/manufacturing/government_initiatives.html) (дата звернення: 23.10.2022).

9. Japan: light-duty – fuel economy. *Сайт інформаційного порталу TransportPolicy*. URL: <https://www.transportpolicy.net/standard/japan-light-duty-fuel-economy> (дата звернення: 23.10.2022).
10. Japanese Government Incentives for the Purchase of Environmentally Friendly Vehicles. *Сайт японської асоціації виробників автомобілів*. URL: <https://www.jama.org/japanese-government-incentives-purchase-environmentally-friendly-vehicles> (дата звернення: 23.10.2022).
11. Automotive industry in Japan – statistics & facts. *Сайт інформаційного порталу Statista*. URL: <https://www.statista.com/topics/3764/automotive-industry-in-japan/#dossierKeyfigures> (дата звернення: 23.10.2022).
12. China's automobile industry: development, policies, internationalization. *Сайт видавництва Ягеллонського університету*. URL: <https://www.ejournals.eu/pliki/art/5930/pl> (дата звернення: 23.10.2022).
13. Automobile. *Сайт ініціативи «Зробити в Індії»*. URL: <https://www.makeinindia.com/sector/automobiles> (дата звернення: 23.10.2022).
14. Euna Lee, Jai S Mah. Industrial Policy and the Development of the Electric Vehicles Industry: The Case of Korea. *Journal of technology management & innovation*. URL: [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-27242020000400071&lng=es&nrm=iso](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-27242020000400071&lng=es&nrm=iso) (дата звернення: 23.10.2022).
15. South Korea to invest 95 trillion won in automobile industry over next 5 years. *Сайт медіа-платформи Devdiscourse*. URL: <https://www.devdiscourse.com/article/international/2195978-south-korea-to-invest-95-trillion-won-in-automobile-industry-over-next-5-years> (дата звернення: 23.10.2022).
16. As the American Auto Industry Continues To Grow, the U.S. Infrastructure Package Unlocks \$550 Billion in Government Spending. *Сайт порталу Industrial-innovation*. URL: <https://www.industrial-innovation.com/as-the-american-auto-industry-continues-to-grow-the-u-s-infrastructure-package-unlocks-550-billion-in-government-spending> (дата звернення: 23.10.2022).
17. Auto Industry Program Overview. *Офіційний сайт уряду Сполучених Штатів Америки*. URL: <https://home.treasury.gov/data/troubled-assets-relief-program/automotive-programs/overview> (дата звернення: 23.10.2022).

## References

1. Shevchenko, I. Yu. (2016). The mechanism of state regulation of the development of the automobile industry and the car sales market in Ukraine [Mekhanizm derzhavnoho rehulyuvannya rozvytku avtomobilebuduvannya ta rynku prodazhu avtomobiliv v Ukrayini], *Business Inform. Series: Economy*, No. 8, P. 36–45.
2. Dmytriiev, I., Shevchenko, I., Kudryavtsev, V., Lushnikova, O., Zhytnik, T. (2019). The world experience and a unified model for government regulation of development of the automotive industry [Svitovyy dosvid ta yedyna model' derzhavnoho rehulyuvannya rozvytku avtomobil'noyi promyslovosti], *Public Policy and Administration*, Vol. 18, No. 3, P. 46-58.
3. Shevchenko, I. Yu. (2015). Normative and legal basis for ensuring the competitiveness of domestic car manufacturers on the national car sales market

[Normatyvno-pravove pidgruntya zabezpechennya konkurentospromozhnosti vitchyznyanykh avtovyrobnykiv na natsional'nomu rynku prodazhu avtomobiliv], *Economy and the state: International. science and practice magazine*, No. 8, P. 29-32.

4. Semirak, O. S. (2016). Planning and regulation of the development of the automobile industry in Ukraine [Planuvannya ta rehulyuvannya rozvytku avtomobilebuduvannya v Ukrayini]. *Diss. Ph.D. economy Sciences*. Lviv, 183 p.

5. Krause, O. I. (2018). Research on the market of the automobile industry of China [Doslidzhennya rynku avtomobilebudivnoyi promyslovosti], *Galician Economic Bulletin. Series: economics and business management*, No. 54, P. 71-76.

6. Formula for success [Formula uspikhu]. *Website of the Federation of Automobile Industry Employers*, available at: <https://fra.org.ua/uk/an/publikatsii/analitika/formula-uspikhu> (last accessed 23.10.2022).

7. How Japan has Maintained The Most Protected and Closed Auto Market In the Industrialized World. *American Automotive Policy Council website*, available at: <https://www.americanautomakers.org/sites/default/files/Japans%2BProtected%2BAuto%2BMarket.pdf> (last accessed 23.10.2022).

8. Government-led promotion of fundamental reform of the manufacturing industry and strengthening of international competitiveness. *The website of the Japanese foreign trade organization JETRO*, available at: [https://www.jetro.go.jp/en/invest/attractive\\_sectors/manufacturing/government\\_initiatives.html](https://www.jetro.go.jp/en/invest/attractive_sectors/manufacturing/government_initiatives.html) (last accessed 23.10.2022).

9. Japan: light-duty – fuel economy. *Transport Policy information portal site*, available at: <https://www.transportpolicy.net/standard/japan-light-duty-fuel-economy> (last accessed 23.10.2022).

10. Japanese Government Incentives for the Purchase of Environmentally Friendly Vehicles. *The website of the Japanese Association of Automobile Manufacturers*, available at: <https://www.jama.org/japanese-government-incentives-purchase-environmentally-friendly-vehicles> (last accessed 23.10.2022).

11. Automotive industry in Japan – statistics & facts. *The website of the Statista information portal*, available at: <https://www.statista.com/topics/3764/automotive-industry-in-japan/#dossierKeyfigures> (last accessed 23.10.2022).

12. China's automobile industry: development, policies, internationalization. *The website of the Jagiellonian University publishing house*, available at: <https://www.ejournals.eu/pliki/art/5930/pl> (last accessed 23.10.2022).

13. Automobile. *Site of the portal Make in India*, available at: <https://www.makeinindia.com/sector/automobiles> (last accessed 23.10.2022).

14. Euna Lee, Jai S Mah. Industrial Policy and the Development of the Electric Vehicles Industry: The Case of Korea. *Journal of technology management & innovation*, available at:



[https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-27242020000400071&lng=es&nrm=iso](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-27242020000400071&lng=es&nrm=iso) (last accessed 23.10.2022).

15. South Korea to invest 95 trillion won in automobile industry over next 5 years. *Devdiscourse media platform site*, available at: <https://www.devdiscourse.com/article/international/2195978-south-korea-to-invest-95-trillion-won-in-automobile-industry-over-next-5-years> (last accessed 23.10.2022).

16. As the American Auto Industry Continues To Grow, the U.S. Infrastructure Package Unlocks \$550 Billion in Government Spending. *The website of the Industrial Innovations portal*, available at: <https://www.industrial-innovation.com/as-the-american-auto-industry-continues-to-grow-the-u-s-infrastructure-package-unlocks-550-billion-in-government-spending> (last accessed 23.10.2022).

17. Auto Industry Program Overview. *The official website of the government of the United States of America*, available at: <https://home.treasury.gov/data/troubled-assets-relief-program/automotive-programs/overview> (last accessed 23.10.2022).

## РЕФЕРАТИ ABSTRACTS

**УДК 338.242.4; JEL Classification: H83**

### **Даниленко Є. С. ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ РИНКУ ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД**

**Мета:** характеристика напрямків і заходів вітчизняного та міжнародного державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів; окреслення перспектив використання в Україні міжнародного досвіду державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів у довгостроковій, середньостроковій і короткостроковій перспективі. **Методика дослідження:** метод аналізу та синтезу, системний підхід, метод узагальнення, метод порівняння, монографічний метод. **Результати:** надана характеристика напрямкам і заходам державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів в Україні та за кордоном; ідентифіковано особливості державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів в Україні та у деяких країнах світу, серед яких: Японія, Німеччина, Франція, Китай, Словаччина, Індія, Південна Корея, Туреччина та США; встановлено, що основними завданнями державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів є забезпечення стабільного економічного зростання та розвитку ринку легкових автомобілів, балансу інтересів держави, автовиробників, підприємств-автодилерів, покупців легкових автомобілів і реалізується шляхом проведення органами державної влади економічної та соціальної політики. **Наукова новизна:** спираючись на результати теоретичного дослідження напрямків державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів деяких країн світу було запропоновано впровадити в Україні ринкові стимули, що спрямовані на максимальне збільшення попиту на легкові автомобілі вітчизняного виробництва, а також інвестиційні – які мотивують іноземних автовиробників розміщувати свої

виробництва на території країни; застосування ринкових стимулів передбачає запровадження високих ставок ввізного мита на імпорт готових легкових автомобілів, активне споживче кредитування національними банками і використання програм утилізації застарілих легкових автомобілів; застосування інвестиційних стимулів направлено на створення сприятливого інвестиційного клімату усередині країни для залучення іноземних автовиробників, характеризує рівень інвестиційних витрат і виробничу собівартість виготовлення легкових автомобілів. **Практична значущість:** сформовані рекомендації щодо застосування в Україні міжнародного досвіду державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів у довгостроковій, середньостроковій і короткостроковій перспективі.

**Ключові слова:** державне регулювання, заходи державного регулювання, міжнародний досвід державного регулювання, ринок легкових автомобілів.

**UDC 338.242.4; JEL Classification: H83**

### **Danylenko Y. STATE REGULATION OF THE DEVELOPMENT OF THE CAR MARKET: DOMESTIC AND INTERNATIONAL EXPERIENCE**

**Purpose:** to characterize the directions and measures of domestic and international state regulation of the development of the passenger car market; to outline the prospects of using in Ukraine the international experience of state regulation of the development of the car market in the long-term, medium-term and short-term perspective. **Methodology of research:** method of analysis and synthesis, system approach, method of generalization, comparison method, monographic method. **Findings:** the author provided a description of the directions and measures of state regulation of the development of the passenger car market in Ukraine and abroad; the author identified the peculiarities of the state regulation of the development of the car market in Ukraine and in some countries of the world, including: Japan, Germany, France, China, Slovakia, India, South Korea, Turkey and the USA; the author established that the main tasks of the state regulation of the development of the passenger car market are to ensure stable economic growth and development of the passenger car market, the balance of the interests of the state, car manufacturers, car dealers, and buyers of passenger cars and is implemented through the implementation of economic and social policy by state authorities. **Originality:** based on the results of a theoretical study of the directions of state regulation of the development of the passenger car market in some countries of the world, it was proposed to implement in Ukraine market incentives aimed at maximizing the demand for passenger cars of domestic production, as well as investment incentives that motivate foreign car manufacturers to locate their production on the territory of the country; the application of market incentives involves the introduction of high rates of import duty on the import of finished passenger cars, active consumer lending by national banks and the use of programs for the disposal of obsolete passenger cars; the application of investment incentives is aimed at creating a favorable investment climate within the country to attract foreign car manufacturers, characterizes the level of investment costs and the production cost of manufacturing

passenger cars. *Practical value:* the author formulated recommendations on the application in Ukraine of the international experience of state regulation of the development of the passenger car market in the long-term, medium-term and short-term perspective.

*Key words:* state regulation, measures of state regulation, international experience of state regulation, passenger car market.

### **Відомості про авторів / About the Authors**

Даниленко Євген Сергійович – кандидат економічних наук, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, докторант, м. Харків, Україна; e-mail: ye.s.danilenko@gmail.com; ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8787-1105>. Моб. (063) 106-25-56.

Danylenko Yevhen – Candidate of Economic Sciences, Kharkiv National Automobile and Highway University, Doctoral student, Kharkiv, Ukraine.