

Економічні науки

УДК 005.52:656.13(477)

Радіванович Владислав Олександрович

здобувач ОС «магістр» ОП «Глобальний маркетинг»

кафедри світової економіки

Державного торговельно-економічного університету

Radivanovych Vladyslav

Magister of “Global Marketing” EP

Department of World Economy

State University of Trade and Economics

ORCID: 0009-0009-3084-6991

Ладиченко Катерина Іллівна

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри світової економіки

Державний торговельно-економічний університет

Ladychenko Kateryna

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor;

Associate Professor of the Department of World Economy

State University of Trade and Economics

ORCID: 0000-0002-6598-8473

АНАЛІЗ РУХОМОГО ПАРКУ АВТОМОБІЛІВ В УКРАЇНІ

ANALYSIS OF THE VEHICLE FLEET IN UKRAINE

***Анотація.** Вступ. Військові дії значно вплинули на доступність автомобілів для вітчизняних споживачів, включаючи ускладнення імпорту нових і вживаних автомобілів. Вони також значно змінили динаміку та*

структуру ринку автомобільних комплектуючих. Оцінити зміни у структурі та кількості автомобілів, що перебувають у використанні, з урахуванням впливу окупації Криму, вторгнення Росії на сході України та повномасштабних військових дій у 2022 році, доволі складно, оскільки доступ до перевіреної інформації про рухомий парк на окупованих територіях обмежений. Визначити виклики та можливості, що постали перед українським автомобільним сектором у зв'язку з війною, є необхідним для встановлення трендів у споживчих звичках, оцінки попиту на сервісне обслуговування автомобілів та розробка адаптивних стратегій компаній, що працюють на ринку.

Мета. Метою статті є аналіз впливу геополітичних подій на рухомий автопарк України у період з 2014 по 2023 рр., оцінка тенденцій та прогнозування подальшого розвитку автомобільного ринку.

Матеріали і методи. Для досягнення цілей, поставлених у статті, було застосовано комплекс методів, включаючи аналіз та синтез (для формулювання теоретичних основ і практичних рекомендацій), порівняльний та економічний аналіз (для розрахунків автопарку), а також графічний метод (для створення таблиць та ілюстрацій).

Результати. У статті досліджено склад та структуру рухомого парку легкових та комерційних автомобілів в Україні за 2014-2023 рр. Автор висвітлює проблему скорочення автомобільного парку України через бойові дії та окупацію, аналізує вплив геополітичних подій на рухомий автопарк України, дає оцінку тенденцій на автомобільному ринку. Визначено проблеми розвитку рухомого парку автомобілів України.

Перспективи. Наукова робота має на меті створити ґрунтовну основу для подальших наукових розробок у цій сфері та допомогти учасникам ринку розробити ефективні стратегії для адаптації до викликів, пов'язаних із

сучасною економічною та політичною ситуацією. У подальших дослідженнях пропонуємо уточнити методику обліку рухомого складу легкових та комерційних автомобілів для прогнозування ринку автомобільних комплектуючих.

Ключові слова: легкові автомобілі, комерційні автомобілі, рухомий склад, ринок автомобільних перевезень, ринок комплектуючих автомобільного транспорту.

Summary. Introduction. War has significantly affected the availability of cars for domestic consumers, including the difficulty of importing new and used cars. It has also significantly changed the dynamics and structure of the automotive component market. Assessing changes in the structure and number of cars in use, taking into account the impact of the annexation of Crimea, the invasion of Russia in eastern Ukraine, and the full-scale invasion in 2022, is quite difficult since access to verified information about the vehicle amount in the occupied territories is limited. Determining the challenges and opportunities faced by the Ukrainian automotive sector in connection with the war is necessary for establishing trends in consumer habits, assessing the demand for car servicing, and developing adaptive strategies for companies operating in the market.

Purpose. The purpose of the article is to analyze the impact of geopolitical events on the registered vehicle number in Ukraine from 2014 to 2023, to assess trends and forecast the further development of the automobile market.

Materials and methods. To solve the problems posed in the article, a set of methods was used, namely, analysis and synthesis (for substantiation of theoretical provisions and practical recommendations), comparative and economic analysis (when calculating the rolling stock of cars), graphic analysis (for the construction of figures).

Results. The article examines the composition and structure of the fleet of passenger and commercial vehicles in Ukraine for 2014-2023. The author highlights the problem of reducing the car fleet of Ukraine due to war and occupation, analyzes the impact of geopolitical events on vehicle number in Ukraine, and assesses trends in the car market. The problems of the development of the car fleet in Ukraine have been identified.

Discussion. The scientific work aims to create a sound basis for further scientific developments in this area and to help market participants develop effective strategies for adapting to the challenges associated with the current economic and political situation. In further studies, we propose to clarify the methodology of accounting for the number of passenger and commercial vehicles for forecasting the market of automotive components.

Key words: *passenger cars, commercial cars, vehicles park, automobile transportation market, market of automobile transport components.*

Постановка проблеми. Події останнього десятиліття, зокрема окупація Криму, створення ДНР та ЛНР у 2014 р., а також повномасштабне вторгнення Росії у 2022 р., значно вплинули на рухомий парк легкових та комерційних автомобілів в Україні. Частина транспорту залишилася на окупованих територіях, через що власники втратили доступ до своїх автомобілів. Інші автомобілі були вивезені за кордон для забезпечення безпеки власників та збереження майна. Крім того, значна частина автопарку була пошкоджена або знищена під час бойових дій та окупації. Ці фактори ускладнюють точний підрахунок наявного автопарку країни, що робить подальше дослідження його стану та впливу на ринок автомобільних комплектуючих особливо актуальним. Дослідження дозволяє глибше зрозуміти зміни, які відбулися в автомобільній

інфраструктурі, та формувати стратегії компаній, що працюють на автомобільному ринку для подолання наслідків таких змін.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Незважаючи на те, що рухомий парк легкових та комерційних автомобілів в Україні є основою для прогнозування діяльності багатьох гравців на ринку як автомобільних перевезень, так й автомобільних комплектуючих, кількість досліджень, присвячених його фактичному розміру та структурі, залишається обмеженою. Більшість таких робіт є оглядовими або аналізують діяльність окремих виробників чи дилерів. Серед науковців і автомобільних експертів, які досліджують розвиток рухомого парку, варто відзначити Ю.Р. Маньківського та О.Ф. Томчука [1], Г.М. Коломієць та В.В. Глушенка [2], О. Онищука, С. Бучацького, О. Новицького [3], О. Чепіжка, А. Суворкіну, О. Ковача [4], В. Обуха [5] та інших. Так, Ю.Р. Маньківський та О.Ф. Томчук провели аналітичне дослідження ринку нових і вживаних автомобілів в Україні та світі, виявили основні тенденції та фактори, що впливають на розвиток ринку. Г.М. Коломієць та В.В. Глушенко оцінили ефективність протекціоністської політики в автомобілебудуванні України та запропонували шляхи покращення державного регулювання. О. Онищук, С. Бучацький, О. Новицький вивчали податкове навантаження на імпорт вживаних транспортних засобів, зокрема легкових автомобілів, і прогнозували стан вторинного ринку в Україні. О. Чепіжко, А. Суворкіна та О. Ковач досліджували продажі вживаних легкових автомобілів і виробництво транспорту в Україні з 2012 по 2021 рр., порівнювали автопарк України з країнами ЄС. Обух В. аналізував імпорт вживаних автомобілів первинних і вторинних реєстрацій в Україні.

В науковому полі не вистачає досліджень, які б враховували вплив сучасних геополітичних чинників на автомобільний ринок і перспектив розвитку сектору в умовах триваючої нестабільності. **Метою статті є аналіз**

впливу геополітичних подій на рухомий автопарк України у період з 2014 по 2023 рік, оцінка тенденцій на автомобільному ринку та прогнозування подальшого розвитку сектору. Предметом дослідження виступають зміни в структурі, кількості та технічному стані цього автопарку, які виникли внаслідок геополітичних подій, зокрема окупації Криму, конфлікту на сході України та повномасштабного вторгнення Росії в 2022 році.

Виклад основного матеріалу. До 2014 р. Державна автомобільна інспекція Міністерства внутрішніх справ України (ДАІ) володіла базою даних, що містила детальну інформацію про всі офіційно зареєстровані автомобілі. Завдяки цій базі ДАІ мала можливість вести контроль за автомобілями, їхніми власниками та технічним станом, а також всі зацікавлені учасники автомобільного ринку (автодилери, імпортери запасних частин, СТО) мали можливість придбати базу даних та аналізувати парк у своїх бізнес цілях. Однак, останні достовірні дані в цій базі відносяться до січня 2015 року, оскільки ДАІ було ліквідовано. Тобто чисельність рухомого парку зафіксовано до того, як почалися події, що радикально змінили автомобільний пейзаж країни.

З врахуванням вищеописаного контексту, важливо провести аналіз поточного стану рухомого парку автомоболів, наявних даних з продажів нових автомобів, імпорту вживаних авто тощо. Це дозволить краще зрозуміти вплив подій, які почалися у 2014 р., на автопарк України та виявити основні тенденції розвитку автомобільного сектору в умовах геополітичної нестабільності та конфліктів. Додатковий аналіз даних з вимушеної міграції населення може дозволити зробити цікаві висновки щодо складної ситуації з автопарком в Україні, розуміння параметрів якого є основою ринка автомобільних комплектуючих.

В АР Крим на 1 січня 2015 р. було зареєстровано 404,9 тис. автомобілів, в Луганській області 415,6 тис. автомобілів, в Донецькій області 831,4 тис. автомобілів – другий показник після міста Києва (рис.1). Загалом на цих територіях було зареєстровано 1 млн. 652 тис. автомобілів. Точних даних по кількості автомобілів, які виїхали на територію України немає, так як власники не переєстрували авто, тому що того не вимагали державні органи.

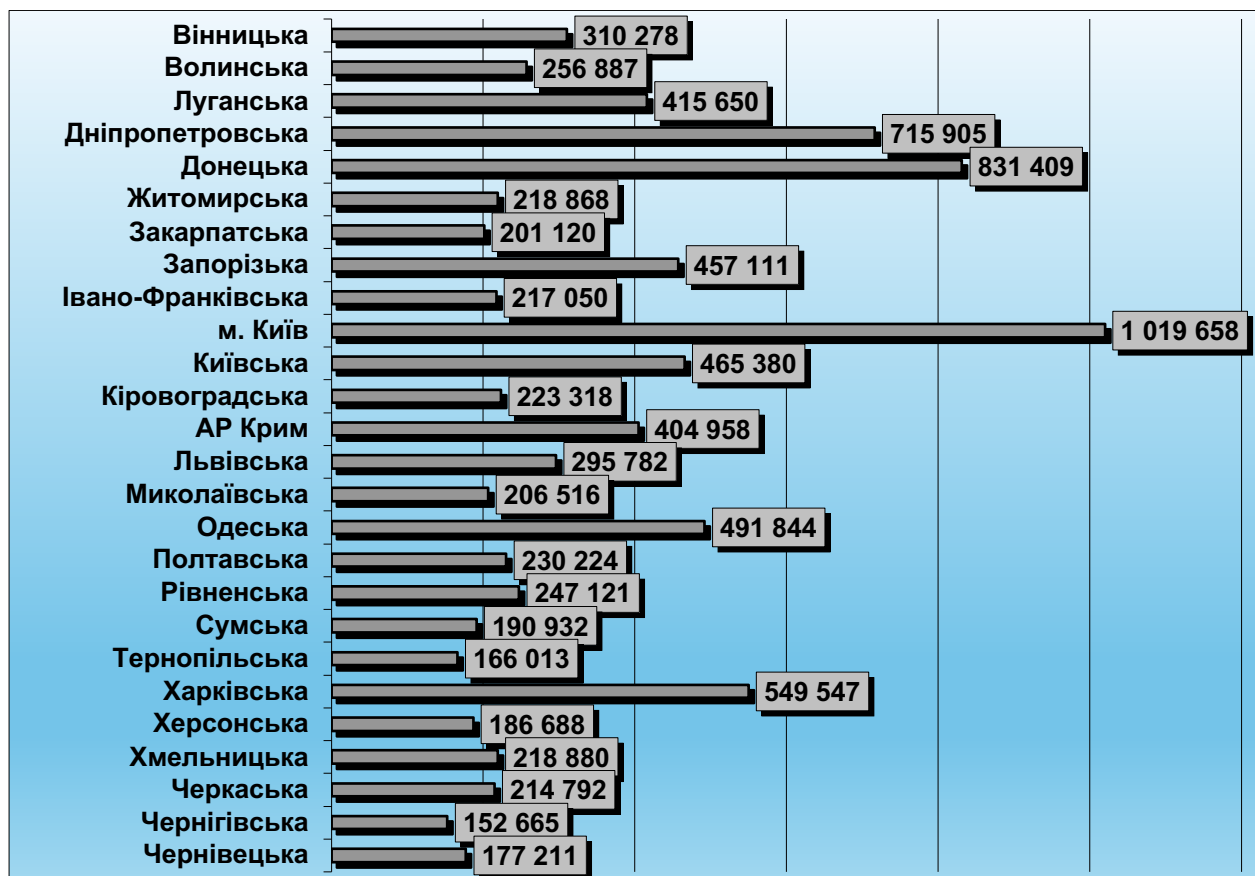


Рис. 1. Склад автомобільного парку за регіонами України станом на 01.01.2015 р., од.

Джерело: розроблено автором на основі [1]

Нами була сформульована гіпотеза, щодо подальшої динаміки парку легкових та комерційних автомобілів в Україні:

1. Кількість автомобілів, що залишились в ЛНР та ДНР. Враховуючи загальну кількість населення Донецької та Луганської областей станом на 1 січня 2015 р. (4297 тис. осіб та 2220 тис. осіб) отримаємо, що на кожного

мешканця областей припадало 0,19 автомобілів відповідно. Кількість вимушенопереміщених осіб з цих областей за 2014 – 2023 рр. становить 533,3 тис. осіб та 270,9 тис. осіб відповідно, що становить 12,1 % та 12,2 %. Отже мінімум 12 % рухомого парку було переміщено на підконтрольну територію. Однак частина населення не отримувала статус ВПО, частина виїхала до країн поза межами України. Й саме ці категорії переміщувались дуже часто за допомогою автомобілів. Можна припустити, що половина всіх автомобілів, що була зареєстрована на територіях Донецької та Луганської областей залишилась в окупованих територіях, бо власники не могли або не бажали перевозити авто на контрольовані Україною території.

2. Ситуація в АР Крим: З огляду на швидкість розгортання подій у 2014 р., значна частина, до 80% автомобілів могла бути залишена на півострові, особливо враховуючи обмеження та складнощі щодо переїзду автомобілів через контрольні пункти між материковою Україною та Кримом.

Отже близько 1 млн. авто втратив рухомий парк автомобілів України в результаті окупації територій. Більшість автомобільних експертів дають подібні оцінки.

Далі для аналізу рухомого парку, який нас насамперед цікавить слід проаналізувати структуру парку по рокам виготовлення автомобілів та припустити ще одну гіпотезу – автомобілі випуску раніше 1985 року вже в переважній більшості не їздять по дорогам України і таким чином не є вже рухомим парком. Це 23,42 % від 9 млн. 65 тис загального парку автомобілів 2015 р. , тобто скорочення становить біля 2 млн. авто (рис.2).

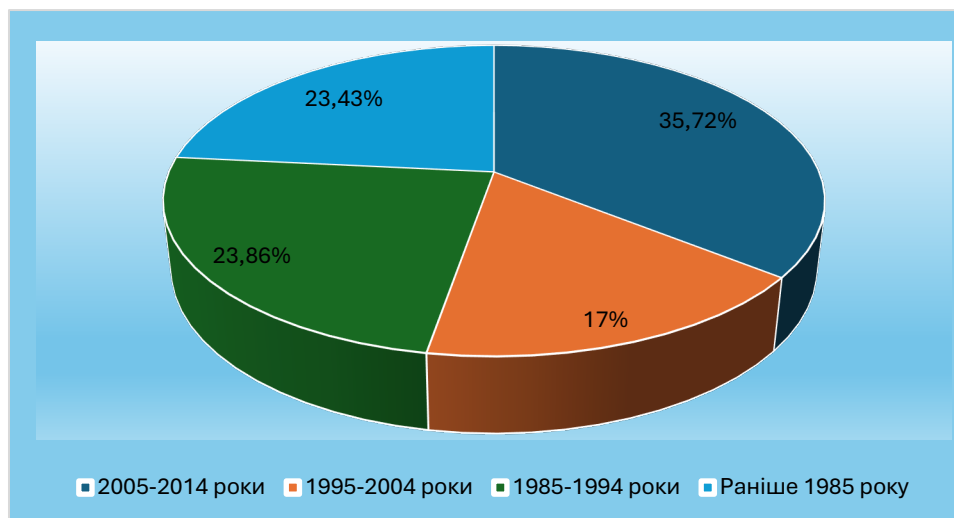


Рис. 2. Структура парку легкових та комерційних авто за роками виготовлення в Україні станом на 01.01.2015 р., %

Джерело: розроблено автором на основі [1]

Тобто з фактично зареєстрованих 9 млн. автомобілів на початок 2015 року залишилось в реальному рухомому парку тільки 6 млн. автомобілів.

У 2015-2018 рр. автомобільний ринок України збільшив рухомий парк за рахунок так званих «євроблях». «Євробляха» — це термін, що вживається для опису легкових автомобілів з іноземною реєстрацією, які були ввезені в Україну без сплати мит і подальшої перереєстрації. Розглянемо причини виникнення цього явища та масштаби його поширення:

- відносно низькі доходи населення в Україні;
- високі мита на імпорт автомобілів з-за кордону;
- недостатня номенклатура, кількість і якість автомобілів, що виробляються в Україні, а також їхня висока вартість;
- низькі ціни на вживані автомобілі в ЄС, особливо на ті, що мають проблеми з технічним станом, оскільки ремонт таких машин є дорогим, і в деяких країнах ЄС експлуатація таких авто ускладнена через технічний огляд та екологічні вимоги;

- прогалини в законодавстві і низький рівень контролю з боку правоохоронних органів за обігом незареєстрованих автомобілів.

Внаслідок цього окремі громадяни та компанії в Україні та за кордоном організували масове завезення вживаних автомобілів з ЄС, перетворивши це на вид підприємницької діяльності.

За даними Державної фіскальної служби України на кінець 2017 року в Україну було завезено як «євробляхи» 383,3 тис. автомобілів [2], однак насправді враховуючи також і «сірі» канали імпорту та недосконалу систему обліку та контролю експерти вважають, що фактично було завезено не менше 500 тис. авто [2].

Для визначення об'єктивного рухомого парку нам треба проаналізувати продажі нових автомобілів та офіційний імпорт вживаних автомобілів за 2015-2023 рр (рис. 3).

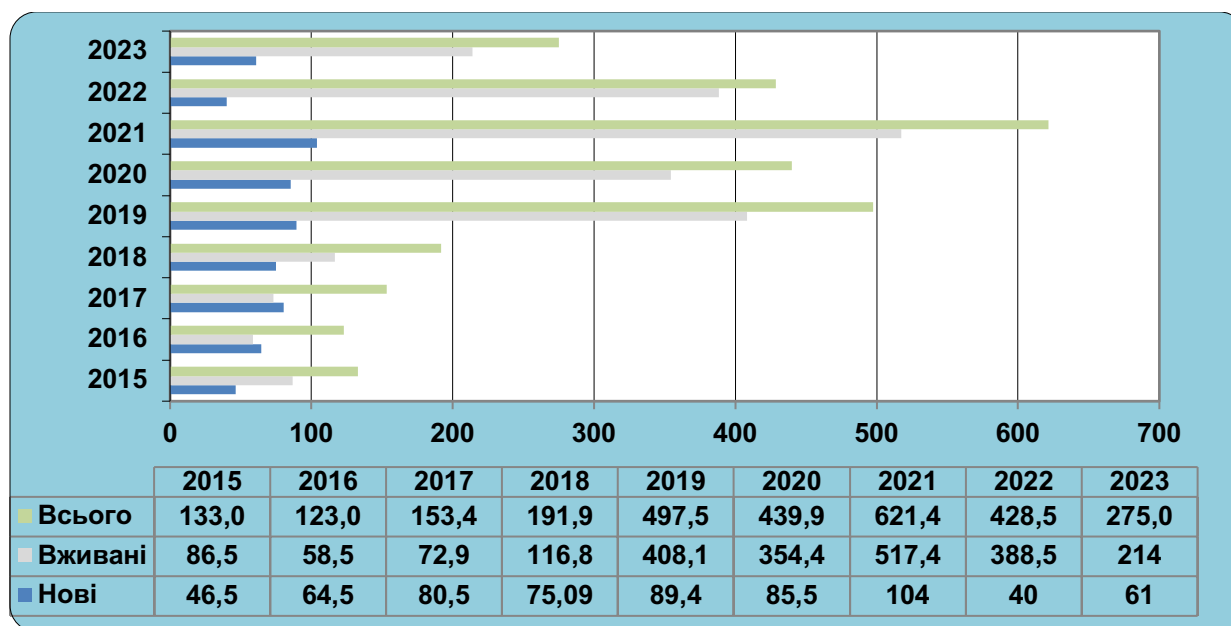


Рис. 3. Імпорт нових та вживаних авто в Україну за 2015-2023 рр., тис. од.

Джерело: розроблено автором на основі [3]

Аналізуючи рис. 3 треба відзначити тенденцію збільшення доли вживаних авто в порівнянні з новими. Також треба відзначити рекордний обсяг

офіційного імпорту вживаних автомобілів у довоєнному 2021 році, коли українці завезли та розмитнили більше пів мільйона авто з пробігом. Це пов'язано з розвитком імпорту авто з США та пільговими ставками на електромобілі. Імпорт автомобілів зі США в Україну набув великої популярності. Це пов'язано з низкою чинників, включно з широким вибором автомобілів, привабливими цінами, високою якістю. Перевагами такого імпорту можна визначити:

- Ціни на автомобілі зі США можуть бути значно нижчими, ніж на українському ринку. Це пояснюється відмінностями в ціноутворенні, станом ринку та іншими факторами. Крім того, на аукціонах у США можна знайти вигідні пропозиції на вживані автомобілі.
- Американський автомобільний ринок пропонує величезний вибір моделей, брендів і комплектацій. Завдяки цьому українські покупці мають можливість обирати з широкого асортименту автомобілів, включаючи економічні седани, розкішні позашляховики, спортивні купе та багато іншого.
- Деякі моделі та бренди автомобілів, особливо рідкісні та спеціалізовані, можуть бути недоступними на місцевому ринку. Імпорт зі США надає можливість придбати такі автомобілі, дозволяючи українським покупцям отримати доступ до унікальних та бажаних моделей.
- Деякі автомобілі зі США можуть стати не лише транспортними засобами, а й об'єктами інвестицій. Рідкісні моделі, класичні автомобілі або авто з історією можуть з часом набувати статусу колекційних цінностей, що робить їх привабливими для колекціонерів та інвесторів.

Всього за 2015-2023 рр. рухомий парк був поповнений на 2 млн. 863,6 тис. автомобілів (646,5 тис. нових авто та 2 млн. 217 тис. авто з пробігом відповідно).

При обрахунку обсягу рухомого парку слід враховувати річний коефіцієнт вибуття авто (зняття з обліку для утилізації через вік, неможливість відновлення після ДТП, стихії, бойових дій тощо.) та окремо розглянути події 2022 року та їх вплив на кількість автомобілів в Україні.

За даними Державної прикордонної служби, кількість українських мігрантів, які виїхали за кордон складає 6,2 мільйони людей [4]. Основною причиною виїзду з країни були високі безпекові ризики. Достеменно невідомо скільки українців виїхало на автомобілях, але я пропоную гіпотезу, що кожен п'ятий (приблизна автомобілізація в Україні 200 авто на 1000 жителів), тобто рухомий парк знизився на 1,3 млн автомобілей через вимушену міграцію.

У 2015-2023 рр. через вік, неможливість відновлення після ДТП, стихії, бойових дій тощо було знято з обліку для утилізації. 603 тис. автомобілів (рис.4). Різке зростання кількості втрат у 2022-2023 рр. пов'язано із масштабами бойових дій у країні. Також за цей час вибули з рухомого парку без зняття з реєстрації ще 1 млн автомобілів вироблених ще за часів радянського союзу (Москвічі, ВАЗи, Волги тощо).

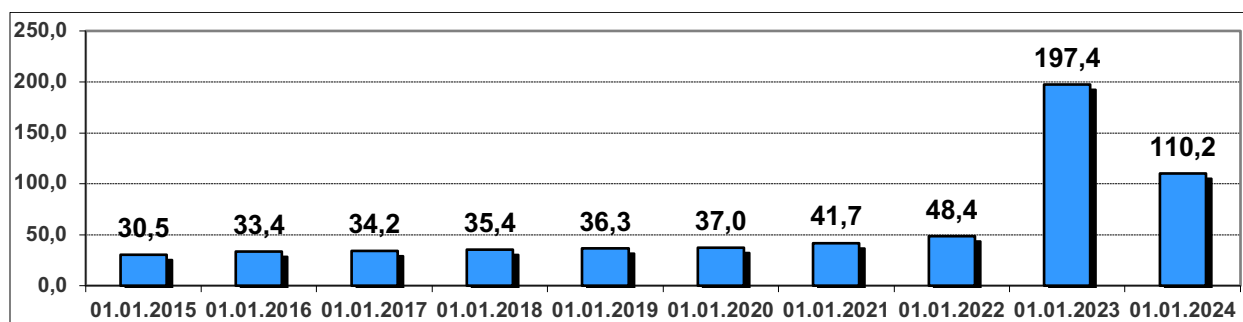


Рис. 4. Кількість авто вибувших з експлуатації за 2015-2023 рр., тис. од.

Джерело: розроблено автором на основі [5]

Отже, внаслідок вибуття авто раніше 1985 року випуску, тих, що перебувають в експлуатації виробництва інших країн, тих, які були через окупацію АР Крим та частини Донецької та Луганської областей, органічне вибуття, міграцію та зростання неофіційного та офіційного імпорту нових та

використаних автомобілів, можемо визначити рухомий парк легкових та комерційних автомобілів у 6 млн. 402 тис одиниць. Така розрахункова кількість автомобілів є важливим орієнтиром для всіх учасників ринку автомобільних комплектуючих. Ці дані відображають реальні можливості ринку й є ключовими при формуванні маркетингових стратегій та плануванні діяльностей. Розуміння цифрових показників дозволяє ефективно адаптувати продуктові пропозиції та підходи до потреб споживачів, забезпечуючи стаке й успішне функціонування на ринку автомобільних технологій.

Висновки і перспективи подальших досліджень. У статті створено ґрунтовну основу для подальших наукових розробок у цій сфері. У подальших дослідженнях пропонуємо уточнити методику обліку рухомого складу легкових та комерційних автомобілів для прогнозування ринку автомобільних комплектуючих.

Література

1. Traffic Police Fleet Database as of 01.01.2015.
2. Statistical information. *Ministry of Finance*. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/markets> (дата звернення: 01.10.2024).
3. Statistical information. *State Open Data Portal of Ukraine*. URL: <https://data.gov.ua/dataset/06779371-308f-42d7-895e-5a39833375f0> (дата звернення: 01.10.2024).
4. Війна в Україні. Стало відомо, скільки українців виїхало за кордон. *Мінфін*. 2022. URL: <https://minfin.com.ua/ua/2022/05/20/85727942/> (дата звернення: 01.10.2024).
5. Український автопарк постарішав. *AUTO-Consulting*. 2023. URL: <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=53408> (дата звернення: 01.10.2024).

6. У 2023 році автопарк України поповнили понад 214 тис. вживаних легковиків. *UkrAutoprom*. 2024. URL: <https://ukrautoprom.com.ua/u-2023-roczii-avtopark-ukrayiny-porovnyly-ponad-214-tys-vzhyvanyh-legkovykyiv> (дата звернення: 01.10.2024).