

DOI: [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2023-4\(36\)-165-173](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2023-4(36)-165-173)

УДК 303.732.4:656.13(477)

JEL Classification: R40

Ірина Соломаха

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри підприємництва і торгівлі
Національний університет «Чернігівська політехніка» (Чернігів, Україна)

E-mail: iveria60@gmail.com. **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-0106-6410>

ResearcherID: [HTN-8199-2023](https://orcid.org/0000-0002-0106-6410). **Scopus Author ID:** [57219054600](https://orcid.org/0000-0002-0106-6410)

Василь Раскін

здобувач третього рівня освіти

Національний університет «Чернігівська політехніка» (Чернігів, Україна)

E-mail: vasylraskin@gmail.com. **ORCID:** <https://orcid.org/0009-0003-1132-1424>

АНАЛІЗ ТА ПРОГНОЗ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ПАРКУ УКРАЇНИ: ВІДОКРЕМЛЕННЯ РЕАЛЬНОСТІ ВІД РЕЄСТРАЦІЇ ТА СИСТЕМНИЙ ПОГЛЯД НА МАЙБУТНЄ

У статті представлено результати систематизації та аналізу даних, які стосуються загального автомобільного парку України вагою до 3,5 тонн, що охоплює весь спектр легкового транспорту: пасажирського, комерційного та мікроавтобусів незалежно від виду пального та інших технічних характеристик. Проаналізовано дані щодо розподілу автомобільного парку за роками випуску, регіонами України, а також виявлено приріст за останні три роки, включаючи інформацію про поточний рік. Проведено аналіз актуального стану парку автомобілів та ідентифіковано транспортні засоби, які вже не експлуатуються, але ще не були вилучені з реєстрації.

Ключові слова: автомобільний парк; легковий транспорт; класифікація автомобільного парку, релевантний автомобільний парк, нерелевантний автомобільний парк.

Рис.: 5. Бібл.: 5.

Постановка проблеми. У воєнний час вирішення проблем економічного відновлення України є одним із базових завдань нашої держави. При цьому особливу увагу привертає транспортний сектор, який є, з одного боку, локомотивом розвитку національної економіки, збереження обороноздатності держави та розвитку зовнішньоекономічних відносин; а з іншого – фактором підвищення якості життя населення.

Спільний процес євроінтеграції України вимагає більшого системного розуміння та вивчення перспектив розвитку всіх галузей, включаючи автомобільну індустрію, яка складається з численних компонентів, що швидко розвиваються.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналізуючи останні дослідження та публікації, варто відзначити, що збір та аналіз інформації про наявність автомобільного парку проводиться різними організаціями, такими як Державна служба статистики України [1], інформаційно-аналітична група Auto Consulting [2], Опендатабот [3], ОІСА (Міжнародна організація виробників автомобілів) [4], Асоціація автовиробників України «Укравтопром» [5] та інші.

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. Однак наявні дані не охоплюють усі аспекти та проблеми цієї галузі. Є необхідність оцінити реальний стан автомобільного парку України, відокремити фактичний стан від даних реєстрації, визначити кількість автомобілів за регіонами України, розглянути динаміку розвитку цього напрямку та зробити прогноз на майбутнє.

Мета статті. Метою цієї статті є визначення реальної кількості автотранспорту в Україні, проведення прогнозу подальшого розвитку цієї галузі на основі чітких даних. Ця стаття має слугувати основою для подальших досліджень і аналізу автомобільного ринку та його складових на території України.

Виклад основного матеріалу. Розвиток ринку автомобільного транспорту сягає свого початку середини ХІХ століття. Важливими подіями цього періоду були створення перших автомобілів із паровим двигуном у 1769 році Ніколою Куньо та виготовлення у 1885 році Benz Patent-Motorwagen (Карлом Бенцем) першого автомобіля з двигуном внутрішнього згорання на бензині, а також отримання першого патенту на бензиновий двигун Карлом Бенцем у 1886 році.

Серійне виробництво автомобілів розпочалося на початку ХХ століття, і великою подією стало впровадження конвеєра Генрі Фордом у 1913 році. Це значно знизило витрати на виробництво та прискорило темпи виробництва. З 1920 року масове виробництво автомобілів стало загальнопоширеним явищем.

Україна також зробила свій внесок у виробництво автомобілів з початком власного виробництва у 1950 році у Харкові, де був випущений перший автомобіль «Москвич 402». Повністю власне виробництво автомобілів розпочалося у 1960 році з будівництва двох заводів ЗАЗ у Запоріжжі та виробництва автомобілів Запорожець та УАЗ, що пізніше став називатись ЛуАЗ у Луцьку, де виробляли легкі джипи. Попри кілька спроб виробництва інших автомобілів, виробництво в Україні майже припинилося.

Сучасне життя неможливе без транспорту, і автомобіль став необхідною річчю для багатьох. Швидкість стала важливим аспектом сучасності поряд з технологічними інноваціями, доступом до інформації, змінами в соціально-культурному середовищі, ставленням до екології, сталим розвитком та іншими аспектами.

Пандемія COVID-19 у 2019 році та події 2022 року під час вторгнення РФ стали новими викликами, які збільшили роль власного автомобіля. У 2019 році безпека та соціальна дистанція визначали активне використання автомобілів, а обмеження у використанні загального транспорту стали актуальними. У 2022 році автомобіль став єдиною можливістю евакуації та доставки необхідних ресурсів у зони активних бойових дій.

Враховуючи зазначені тенденції, наше дослідження спрямоване на детальний аналіз автомобільного парку України, динаміки розвитку галузі та регіонального розподілу. Дані для аналізу отримані з різних джерел, таких

як Державна служба статистики України, інформаційно-аналітична група Auto Consalting, Опендатабот, ОІСА (Міжнародна організація виробників автомобілів). На сьогодні загальна кількість автомобілів в Україні станом на 01.01.2023 року становить 11 666 637 штук за всіма роками випуску.

Ретельний аналіз фактичних даних та використання інформації, наданої Міжнародною організацією виробників автомобілів (ОІСА), дають можливість робити важливі висновки щодо структури автомобільного парку України за роками випуску (рис. 1). За цими даними стає очевидним, що автомобільний парк України відзначається найвищою середньою віковою характеристикою у Європі. Різні джерела оцінюють середній вік автомобілів від 21 до 23 років.

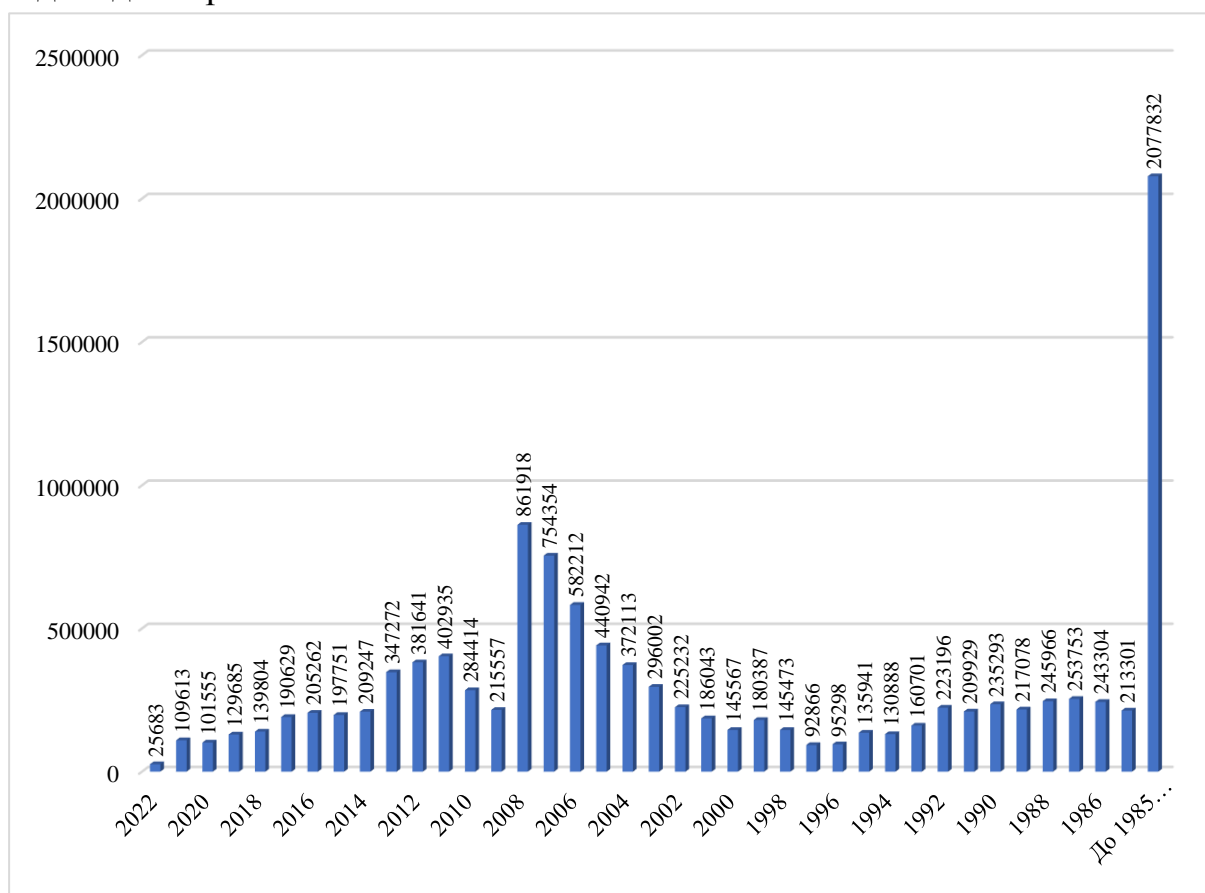


Рис. 1. Парк автомобілів України за роками випуску

Джерело: побудовано на основі [1; 2].

Необхідно зазначити, що в Україні законодавство не передбачає обов'язкового щорічного страхування, податкового оподаткування та обов'язкового огляду технічного стану легкового транспорту, що впливає на вікову структуру автомобільного парку. У власників старих авто немає стимулу виконувати додаткові витрати на обслуговування або вибуття таких автомобілів з обігу. Також відсутні механізми обов'язкової утилізації застарілих автомобілів, які не використовуються, що дозволяє їм залишатися в легковому транспортному фонді без жодних обмежень.

У світовій практиці більшість країн несуть додаткові витрати на транспортні засоби, які вже не використовуються, є механізми видалення їх з обігу та навіть стягнення коштів за утилізацію, протилежно до ситуації в Україні.

Релевантний автомобільний парк в Україні, обмежений періодом випуску 2000-2023 рр., становить 6 805 431 од. Варто зазначити, що цей показник є динамічним, і Міжнародна організація виробників автомобілів оцінює його як 7 млн од. (рис. 2).



Рис. 2. Схема класифікації загального автомобільного парку

Джерело: розроблено авторами.

Такий стан справ може мати важливі економічні та екологічні наслідки та потребує додаткової уваги різних органів державного регулювання автомобільного ринку для розробки стратегій та механізмів з метою покращення стану автомобільного парку України та сприяння сталому розвитку автомобільної індустрії в умовах посилення євроінтеграції.

Результати дослідження та аналізу автомобільного парку за областями України виявили значну варіабельність цього показника. Від 125 автомобілів на 1000 жителів у Чернігівській області до 353 автомобілів на 1000 жителів у місті Києві, або 275 автомобілів на 1000 жителів у Київській області. Для кращого порівняння розглянемо цей показник для кількох країн світу. Лідером є Сан-Марино з показником 1263 автомобілі на 1000 жителів, у той час як у США цей показник становить 797, в Італії – 679, Греції – 624, Німеччині – 572 та Польщі – 537 (рис. 3).

Варто зазначити, що цей показник визначається різними факторами, але найбільш важливим серед них є рівень доходів населення. Великі та індустріальні області мають вищий рівень доходів населення, що впливає на показники автомобільного парку. Демографічні характеристики, такі як вікова структура населення та відсоток міського та сільського населення, також впливають на цей показник.

Важливим фактором для подальшого розвитку автомобільного ринку України є розуміння сучасних тенденцій у цій галузі. З'являється питання про обсяги та види автомобілів, що імпортуються до країни. Останні роки

свідчать про активний розвиток та насичення ринку електричними автомобілями. Більшість виробників включили у свої стратегічні плани виробництво виключно електромобілів, з метою досягнення цілей на 2025-2030 рр. Власники електромобілів користуються численними пільгами, включаючи податкові пільги та кредити на покупку, а також можливість безкоштовного паркування та доступу до смуг громадського транспорту.

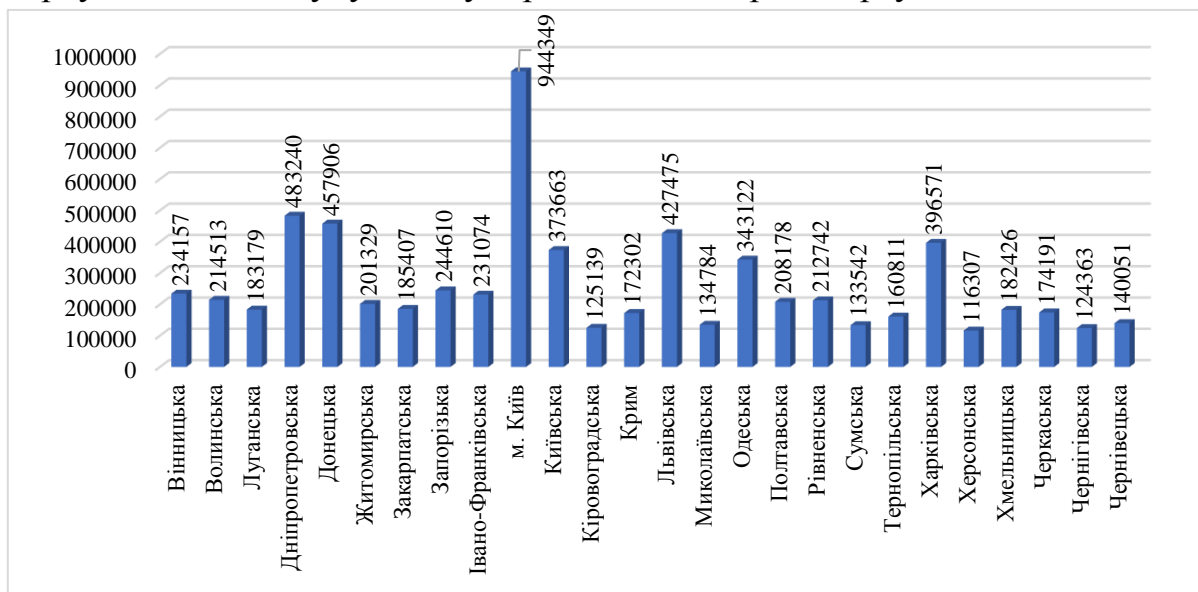


Рис. 3. Релевантний автомобільний парк по областях України

Джерело: побудовано на основі [1; 2].

Додатковим стимулом для переходу на електричні автомобілі є турбота про навколишнє середовище та використання альтернативних та відновлювальних джерел енергії. Ці фактори впливатимуть на ціни вживаних автомобілів, що поступово надходитимуть до України, яка має лояльні екологічні норми та податки на автомобілі з двигунами внутрішнього згоряння. Це призведе до зростання кількості електромобілів в автомобільному парку країни. Наразі відбувається значний приріст ринку електромобілів, який становить 100 % річного зростання, що суттєво відрізняється від динаміки класичних автомобілів.

Російсько-український конфлікт, що розпочався 24 лютого 2022 року, мав вагомий вплив на імпорту автомобілів в Україну. Падіння цього показника у 2022 році у порівнянні з 2021 роком становило 17,8 %. Зважаючи на це, важливо відзначити, що цей показник хоча і зменшився, не є критичним порівняно з іншими галузями економіки (рис. 4).

Процес автомобілізації населення є необоротним, і важко його зупинити. Порівнюючи цей показник із сусідньою Польщею, де кількість автомобілів на 1000 жителів становить 537 і продовжує зростати, можна зробити прогноз, що автопарк України повинен збільшитись утричі від сьогоднішнього показника 175 автомобілів на 1000 жителів. Більшість цього зростання, приблизно 80-90 %, відбудеться за рахунок вживаних автомобілів з Європи та Америки. Тільки 10-15 % зростання стосується нових автомобілів.

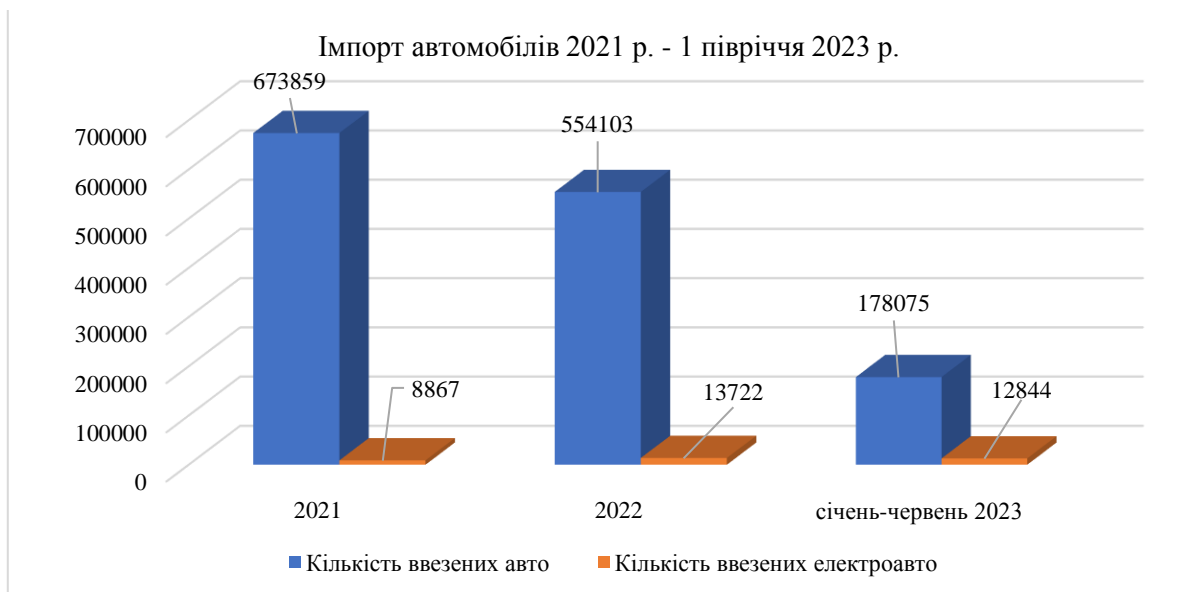


Рис. 4. Динаміка імпорту автомобілів (включаючи електромобілі)
Джерело: побудовано на основі [3].

Для візуалізації результатів дослідження загальних показників наявності й приросту автомобілів та їх розподілу по областях України було розраховано таблицю та створено мапу релевантного парку автомобілів по регіонах (рис. 5). На мапі відтінок світлого кольору відображає меншу кількість автомобілів, тоді як темніші кольори вказують на більшу кількість. Максимальний показник на 01.01.2023 року становить 944 349 автомобілів у м. Київ, мінімальний – 116 307 автомобілів у Херсонській області.

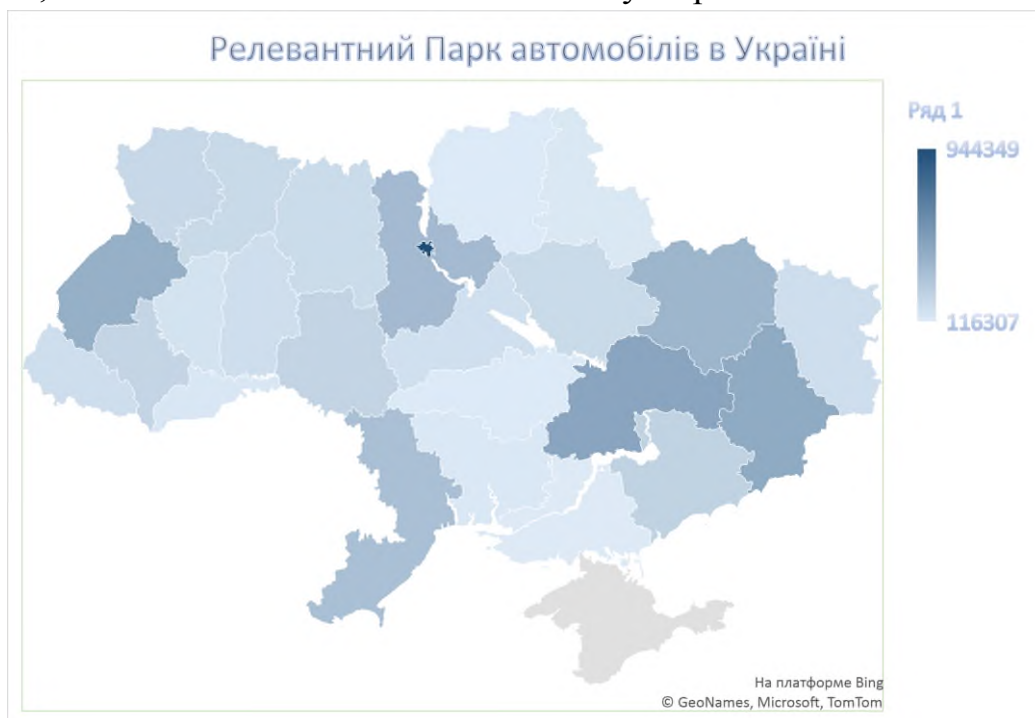


Рис. 5. Мапа кількості автомобілів по регіонах України
Джерело: розраховано на основі [1; 2].

Важливо враховувати, що представлені дані можуть містити похибку через внутрішнє переміщення осіб, кількість яких за різними даними оцінюється від 4,8 до 7 млн осіб. Ця похибка впливає на загальні показники. Однак варто відзначити, що частина цих осіб уже перереєструвала свої автомобілі в нових місцях проживання та врахована в наших даних. Ще однією частиною є зовнішньо переміщені особи, інформація про які на цей момент є недоступною.

Висновки та пропозиції. Відзначено декілька ключових моментів, які свідчать про важливі аспекти автомобільного парку України та його розвитку. Передусім зауважено, що парк автомобілів України належить до найстаріших у Європі, із середнім віком від 21 до 23 років. Проте на ці показники впливає законодавство, яке не вимагає щорічного страхування та огляду автомобілів, що сприяє їх зберіганню.

Додатковими факторами, які впливають на цей показник, є відсутність механізмів обов'язкової утилізації застарілих автомобілів та відсутність витрат власників на їх зберігання. Відзначено, що відсутність подібних обов'язкових заходів утилізації призводить до зростання кількості неактивних автомобілів, які зберігаються на території України.

Дослідження також показало, що в Україні спостерігається різниця в кількості автомобілів на 1000 жителів між різними областями. Водночас, порівнюючи цей показник з іншими країнами світу, можна відзначити, що рівень доходів населення та густина населення областей мають значний вплив на цю різницю.

З урахуванням зростаючого інтересу до електричних автомобілів і активного виробництва та заповнення ринку ними, ми припускаємо, що автомобільний парк України зазнає змін у майбутньому. Власники електромобілів отримують певні пільги, що стимулює їхню популярність. Однак зростання кількості електромобілів призведе до збільшення парку загалом і вплине на ціни на вживані автомобілі.

Завершуючи, слід зазначити, що аналіз автомобільного парку України є важливим для розуміння динаміки цієї галузі та її впливу на соціально-економічний розвиток країни. Враховуючи динамічний характер цього ринку і його взаємозв'язок з іншими сферами, такими як економіка, екологія та транспортна інфраструктура, важливо проводити подальший моніторинг та дослідження в цьому напрямку.

Список використаних джерел

1. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Офіційний сайт Інформаційно-аналітичної групи «Avto consulting» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://autoconsulting.ua>.
3. Індекс Опендатабота [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://opendatabot.ua>.

4. Офіційний сайт Міжнародної організації виробників автомобілів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.oica.net>.

5. Офіційний сайт Асоціації автовиробників України “Укравтопром” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ukrautoprom.com.ua>.

References

1. Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [Official website of the State Statistics Service of Ukraine]. (n.d.). <https://www.ukrstat.gov.ua>.

2. Ofitsiyni sait Informatsiino-analitychnoi hrupy «Avto consulting» [Official website of the Information and Analytical Group «Avto consulting»]. (n.d.). <https://autoconsulting.ua>.

3. Indeks Opendatabota [Index of Opendatabot]. (n.d.). <https://opendatabot.ua>.

4. Ofitsiyni sait Mizhnarodnoi orhanizatsii vyrobnykiv avtomobiliv [Official website of the International Organization of Automobile Manufacturers]. (n.d.). <https://www.oica.net>.

5. Ofitsiyni sait Asotsiatsii avtovyrobnykiv Ukrainy “Ukravtoprom” [Official website of the Association of Automobile Manufacturers of Ukraine «Ukravtoprom»]. (n.d.). <https://ukrautoprom.com.ua>.

Отримано 06.12.2023

UDC 303.732.4:656.13(477)

Iryna Solomakha

Doctor of Economics, Associate Professor,
Associate Professor of Department of Entrepreneurship and Trade
Chernihiv Polytechnic National University (Chernihiv, Ukraine)

E-mail: iveria60@gmail.com. **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-0106-6410>

ResearcherID: [HTN-8199-2023](https://orcid.org/HTN-8199-2023). **Scopus Author ID:** [57219054600](https://orcid.org/57219054600)

Vasyl Raskin

PhD student

Chernihiv Polytechnic National University (Chernihiv, Ukraine)

E-mail: vasylraskin@gmail.com. **ORCID:** <https://orcid.org/0009-0003-1132-1424>

ANALYSIS AND FORECAST OF THE DEVELOPMENT OF UKRAINE'S VEHICLE PARK: SEPARATION OF REALITY FROM REGISTRATION AND A SYSTEMIC VIEW OF THE FUTURE

This article is aimed at scientific understanding of the formation, functioning and development of the road transport market in Ukraine, increasing its role in the context of the COVID-19 pandemic and martial law. Modern life is impossible without transport, and speed has become an important aspect of modernity along with technological innovations, access to information, changes in socio-cultural environment, attitude to ecology, sustainable development and other aspects.

The authors present the results of systematization and analysis of the data related to the general automobile fleet of Ukraine, weighing up to 3.5 tons, covering the entire range of passenger transport: passenger, commercial and minibuses, regardless of the type of fuel and other technical characteristics. The total number of cars in Ukraine as of 01.01.2023 makes 11,666,637 units for all years of production. It is proposed to classify general road transport in Ukraine into relevant and irrelevant. It is determined that the relevant car fleet in Ukraine, limited to the production period of 2000-2023, is 6,805,431 units.

Data on the distribution of the automobile fleet by the year of production, regions of Ukraine are analysed and the factors influencing these indicators are determined. The results of the study and analysis of the automobile fleet by regions of Ukraine revealed significant variability in this indicator.

From 125 autos per 1000 inhabitants in Chernihiv region to 353 cars per 1000 inhabitants in Kyiv region. To visualise the results of the study of general indicators of the car availability and growth of their distribution by regions of Ukraine, a table was calculated and a map of relevant fleet of cars by the region was created.

The analysis of the current state of the fleet of cars was carried out, the growth of the electric vehicle market was determined, and the vehicles that are no longer in operation, but have not yet been withdrawn from registration, were identified. It is predicted that the fleet of Ukraine should increase by 3 times from today's figure of 175 cars per 1000 inhabitants. Most of this growth, about 80-90%, will come from the used cars from Europe and America. Only 10-15% of this growth concerns the new autos.

Keywords: automobile fleet; passenger transport; classification of automobile fleet, irrelevant automobile park.

Fig.: 5. References: 5.