



УДК 339.1:005.95/96

<https://doi.org/10.31713/ve320241>

JEL: M21, E24, J18

Безтелесна Л. І. [1; ORCID ID: 0000-0002-0262-9334],

д.е.н., професор,

Стахнюк С. О. [1; ORCID ID: 0009-0002-9014-1167],

здобувач вищої освіти третього (освітньо-наукового) рівня,

Брелюс І. М. [1; ORCID ID: 0009-0008-0640-0941],

здобувач вищої освіти третього (освітньо-наукового) рівня,

Лютко Б. А. [1; ORCID ID: 0009-0005-6951-4338],

здобувач вищої освіти третього (освітньо-наукового) рівня

¹Національний університет водного господарства та природокористування, м. Рівне

ВЖИВАНІ АВТОМОБІЛІ У ПРОСТОРОВІЙ ЕКОНОМІЧНІЙ МОБІЛЬНОСТІ НАСЕЛЕННЯ УКРАЇНИ

Розкрито суть, важливість та фактори, що обумовлюють просторову економічну мобільність населення України. Для реалізації економічної мобільності населення користується автомобільним транспортом як громадським, так і приватним. Окреслено проблеми, що супроводжують надання населенню транспортних послуг приватними перевізниками. Доведено, що відбувається скорочення попиту як зі сторони споживачів транспортних послуг, так звуження пропозиції їх надавачами. Зазначено, що ринок автомобільних транспортних послуг незалежно від сектору функціонування (приватного чи громадського) потребує як насичення транспортними засобами, так їх оновлення. Проведення дослідження ілюструє, що цей процес відбувається в Україні переважно рахунок ввезення вживаних автомобілів. Наведено динаміку кількості ввезення автомобілів в Україну впродовж 2019–2022 рр., їх віку та марки. Доведено, що хоча відбувається зростання віку ввезених вживаних авто в Україну, проте вони не погіршують безпеку руху і все ж таки омолоджують внутрішній автомобільний парк. Відображено привабливість у населення марок легкових автомобілів як на внутрішньому ринку, так і завезених з кордону в 2021 році. Проаналізовано рівень забезпечення автомобілями у розрахунку на 1000 осіб населення в Україні та інших країнах світу. Встановлено, що Україна в разі відстає за цим критерієм від європейських країн, а тим більше від США. Зроблено припущення, що низький ціновий сегмент вживаних авто робить їх доступними для придбання переважно сільським населенням, але й у міського існує ця потреба. Зважаючи на появу нового феномену в світі «нова нормальність», який ілюструється зростанням обсягів неформальної зайнятості переважно в сільського населення аніж

міського. Це обумовлено як процесами сезонності виробництва у сільському господарстві, так і розмірами підприємств. Саме участь у неформальній зайнятості вимагає просторової мобільності населення, яку воно реалізує шляхом придбання вживаних авто, завезених в Україну.

Ключові слова: економічна просторова мобільність; населення; вживані автомобілі; вік автомобіля; неформальна зайнятість.

У сучасному світі, який стикається з різними викликами і швидко змінюється, а ринок реагує на зміни вподобань споживачів, населення, щоб не опинитися осторонь усіх цих процесів має бути мобільним. І попри швидкий розвиток інформаційних технологій, електронного маркетингу, торгівлі та дистанційних, сезонних, тимчасових форм зайнятості, актуальною для вивчення все ж таки залишається і до тепер шляхи реалізації просторової економічної мобільності населення.

Дослідження просторової мобільності населення за різними ієрархічними рівнями і видами відображено в монографії М. Біль [1]. Проте, від дати виходу монографії пройшло чимало часу, а головне відбулися події, що суттєво вплинули на її масштаби, мотиви та засоби реалізації.

Під просторовою економічною мобільністю населення розуміємо динамічний процес зміни місця проживання та/або роботи в просторі та часі за економічними мотивами з метою покращення свого становища. Реалізація просторової економічної мобільності населенням є важливою з огляду на те, що вона забезпечує: 1) розвиток економіки шляхом ефективнішого розподілу та перерозподілу людських ресурсів, а відтак стимулює економічне зростання та інновації; 2) зменшення регіональних диспропорцій через переміщення людей з регіонів з високим рівнем безробіття до регіонів з дефіцитом робочої сили, що допомагає збалансувати ринок праці; 3) соціальну мобільність, бо дає людям можливість покращити своє соціальне становище, отримати доступ до кращих освітніх та медичних послуг; 4) вплив на демографічну ситуацію.

Факторами мотивування просторової економічної мобільності є: 1) економічні: рівень безробіття, розмір заробітної плати, наявність робочих місць, економічний розвиток галузей і регіонів; 2) соціальні: рівень освіти, наявність соціальних зв'язків, сімейний стан; 3) політичні: міграційна політика держави, політична стабільність; 4) географічні: відстань між місцем проживання та роботи, наявність транспортної інфраструктури.



У дослідженні сконцентруємося на аналізі можливостей та тенденцій реалізації намірів щодо просторової економічної мобільності населення України за рахунок транспорту, зокрема, автомобільного. До того ж, у сучасних умовах функціонування ринку це відбувається шляхом використання як громадського, так і приватного транспорту. Скоріше за все, приватного, що отримує дозвіл від державних органів на надання транспортних послуг населенню, беручи участь в тендерах. Проте функціонування ринку автотранспортних послуг вимагає як поповнення, так і оновлення транспортних засобів. В Україні цей процес переважно відбувається шляхом імпорту вживаних автомобілів за кордону.

Метою статті є знаходження взаємозв'язку між просторовою економічною мобільністю населення і функціонуванням ринку вживаних автомобілів.

Проникнення ринкових відносин у сферу надання транспортних послуг населенню обумовило розширення кількості надавачів послуг. Держава, яка забезпечує право населення на вільне пересування, долучається до реалізації цього, надаючи можливість суб'єктам підприємництва отримувати ліцензії на перевезення пасажирів. Водночас населення, особливо у сільській місцевості, часто скаржиться на скорочення рейсів або ж відмову перевізників надавати такі послуги з огляду на їх економічну неефективність і якість доріг. Які ж фактори вплинули на такі дії перевізників?

Звісно, що скорочення кількості пасажирів, обумовлено насиченням ринку вживаними автомобілями, завдяки імпорту, що дає можливість населенню користуватися власними засобами. Щорічно в Україну ввозять понад пів мільйона вживаних авто. Пік ввезення припадає на 2021 рік (885701 од.). У 2022 рр., зокрема у травні-червні, коли діяли нульові ставки на розмитнення вживаних автомобілів, було ввезено понад 94 та 103 тис. автомобілів відповідно. Після відміни нульової ставки відбулося суттєве скорочення завезених вживаних авто. Кількість ввезених авто в Україну за період 2019–2022 рр. відображена у табл. 1 [2].

Таблиця 1

Динаміка кількості ввезених вживаних автомобілів в Україну

Рік	2019	2020	2021	2022
Кількість ввезених авто	706 159	556 329	885 701	534 866

Побічним результатом стало зростання середнього віку авто, що ввозиться в Україну, аж на 2 роки. Це найвищий показник за

останні 10 років. Так, якщо ще у 2020 ввозили дев'ятирічні авто, у 2021 машини «постаршали» на рік, то у 2022 році 67% ввезених уживаних машин – старші 10 років. Загалом середній вік ввезених в 2022 в Україну авто сягнув 12,3 років (табл. 2) [2]. Побутує думка, що таке старіння автопарку українців негативно відбивається на безпеці на дорогах. Проте, статистика не підтверджує цю тезу. Так, за даними Національної поліції, за весь 2021 рік через керування несправним транспортним засобом зафіксовано 58 ДТП. Це 0,2% від загальної кількості аварій в країні за рік.

Таблиця 2

Середній вік ввезеного автомобіля в Україну, років

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Середній вік авто, ввезених в Україну	5,9	4,8	4,4	3	3,4	4,3	11,1	8,7	10,4	12,3

Окрім того, побутує експертна думка, що зростання віку автомобілів, якими користується населення, свідчить про зниження його рівня життя. Проте, з іншого боку, наявність у користуванні власного автомобіля сприяє зростанню просторової економічної мобільності населення.

В умовах глобалізації усі світові тенденції відображаються і в Україні, а тому доцільним є порівняння кількості забезпечення населення України автомобілями з іншими країнами світу. Так, на травень 2022 р. в Україні припадало 232 авто на 1000 осіб, що є майже втричі нижчим від європейського рівня (610 шт.). Експерти ринку стверджують, що для досягнення середньоєвропейського показника, до України потрібно привезти ще мінімум 15 мільйонів автомобілів. Якби темпи імпорту збереглися, що неможливо в умовах воєнного стану, для цього знадобиться ще близько 30–40 років, і це без урахування виведених з експлуатації транспортних засобів [3].

Попитом у населення користуються вживані авто за доступною ціною, а кількість громадян, які можуть дозволити собі купити елітні авто, критично мала в порівнянні із загальним попитом на авторинку. Це є природним наслідком низької купівельної спроможності українців.

Найпопулярнішими протягом 2021 року на внутрішньому ринку були такі легкові авто:

- Daewoo Lanos/Sens – 40 880 шт.
- Volkswagen Passat – 30 697 шт.
- Skoda Octavia – 27 996 шт.



- Volkswagen Golf – 20 994 шт.
- ВАЗ 2109/99 – 20 559 шт.

З-за кордону вживаними найчастіше привозили:

- Volkswagen Passat – 30 664 шт.
- Volkswagen Golf – 26 550 шт.
- Skoda Octavia – 23 975 шт.
- Renault Megane – 19 540 шт.
- Ford Focus – 16 402 шт.

Наведені статистичні дані свідчать, що усі автомобілі – доступної цінової категорії. Преміум моделі відсутні в переліку найпопулярніших автомобілів як на внутрішньому ринку, так і серед імпортованих [3].

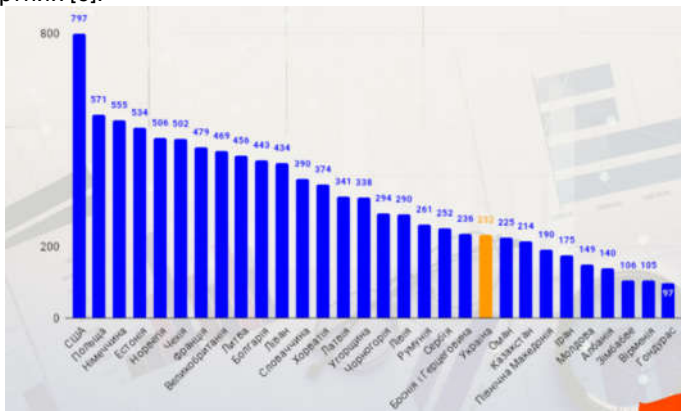


Рис. 1. Рівень автомобілізації у деяких країнах світу та Україні [3]

Середній вік легкових транспортних засобів, що продавалися на внутрішньому ринку, за підсумками 2021 року, склав 14,8 року. Якщо розглянути вікову структуру внутрішніх перепродажів, то помітно, що понад 8% усіх автомобілів, що українці придбали протягом минулого року, були старші 1996 року випуску (тобто віком понад 26 років).



Рис. 2. Вікова структура легковиків, проданих в Україні у 2021 році [3]

Водночас середній вік імпортованих легковиків з пробігом, привезених з-за кордону цього ж року, склав 11,9 року. А більшість автомобілів, що привозять з-за кордону, не старша 2008 року випуску.



Рис. 3. Вікова структура вживаних легковиків, імпортованих у 2021 р. [3]

Порівняння за віком вживаних автомобілів, ввезених з-за кордону, і тих, що продаються на внутрішньому ринку, дає право стверджувати, що імпорт омолоджує український автомобільний ринок шляхом заміщення старих автомобілів вживаними, проте «молодшими» за віком. А також якісно покращує автопарк, замінюючи старі моделі радянського та російського виробництва на новіші, європейські автомобілі, що можна побачити,



проаналізувавши марки автомобілів, які купують українці на внутрішньому ринку та привозять вживаними з-за кордону [3].

Найбільше (у 10,8% випадків) протягом 2021 року на внутрішньому ринку українці обирали автомобілі марки Volkswagen. І такий результат року – одна з важливих тенденцій, адже ще у 2020 році першість займали автомобілі марки ВАЗ. Радянський автомобільний спадок поступово замінюється вживаними авто з-за кордону. Проте, частка автомобілів цього бренду є все ще значною в структурі українського авторинку – на рівні 10,1% від усіх внутрішніх перепродажів.

З-за кордону при цьому найбільше імпортували сучасні легковіки західних виробників. Лідером ринку імпорту вживаних авто виявився бренд Volkswagen, з часткою 17,6% від загальної кількості. На другому місці – Renault (8,9%), а третє місце посів Ford (8,5%). Насичення ринку транспортними засоби із кращими якісними, технічними та експлуатаційними характеристиками покращують якість автомобільного парку українців, а також підвищують безпеку на дорогах, а головне створюють можливості для реалізації просторової економічної мобільності населення.

Загальновідомим є те, що рівень життя сільського населення в Україні є нижчим від міського. Значно гіршою є як структура, так і якість сільських доріг, а головне – переважна більшість сільського населення перебуває у формі неформальної зайнятості. Так, за відкритими даними неформально зайнятим міським населенням у 2021 р. було 1309 тис. осіб, проти 1752,6 тис. осіб сільського в Україні [4]. Переважно сільські жителі зайняті веденням особистого сільського господарства, продажами надлишків продукції власного виробництва та виконанням за наймом сезонних робіт в сільськогосподарських підприємствах. До того ж, неформальна зайнятість є сучасною ознакою функціонування ринку праці і характеризується як «нова нормальність» у світі [5], а Україна є його частиною, у якій ці тенденції проявляються. І хоча не існує результатів дослідження щодо придбання вживаних авто за місцем проживання населення, але цілком можна припускати, зважаючи на їх цінову доступність, динаміку придбання та стан доріг, що саме функціонування ринку вживаних авто задовольняє наміри у реалізації просторової економічної мобільності переважного сільського населення.

1. Біль М. М. Просторова мобільність населення: теорія, методологія, практика: монографія. Львів: ПАІС, 2018. 392 с. 2. Авто-2022: в Україну ввезли понад півмільйона авто, а їх середній вік сягнув 12 років. URL: <https://opendatobot.ua/analytics/auto-import-2022> (дата звернення: 28.06.2024). 3. Український авторинок: історія проблем та як їх розв'язати. URL: <https://eauto.org.ua/news/130-ukrajinskiy-avtorinok-istoriya-problem-ta-yak-jih-rozv-yazati> (дата звернення: 28.06.2024). 4. Неформально зайняте населення за статтю, типом місцевості та віковими групами у 2021 році. URL: https://csrv2.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2017/rp/eans/eans_u/arch_nzn_smpvg_u.htm (дата звернення: 28.06.2024). 5. Костриця В. І., Бурлай Т. В. Неформальна та атипова зайнятість як «нова нормальність» у світі та Україні. *Екон. прогнозування*. 2019. Vol. 1. P. 7–34. URL: http://eip.org.ua/docs/EP_19_1_07_uk.pdf (дата звернення: 28.06.2024).

REFERENCES:

1. Bil M. M. Prostorova mobilnist naseleння: teoriia, metodolohiia, praktyka: monohrafiia. Lviv : PAIS, 2018. 392 s. 2. Avto-2022: v Ukrainu vvezly ponad pivmilionu avto, a yikh serednii vik siahnuv 12 rokiv. URL: <https://opendatobot.ua/analytics/auto-import-2022> (data zvernennia: 28.06.2024). 3. Ukrainykyi avtorynok: istoriia problem ta yak yikh rozviazaty. URL: <https://eauto.org.ua/news/130-ukrajinskiy-avtorinok-istoriya-problem-ta-yak-jih-rozv-yazati> (data zvernennia: 28.06.2024). 4. Neformalno zainiate naseleння za stattiu, typom mistsevosti ta vikovymy hrupamy u 2021 rotsi. URL: https://csrv2.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2017/rp/eans/eans_u/arch_nzn_smpvg_u.htm (data zvernennia: 28.06.2024). 5. Kostytsia V. I., Burlai T. V. Neformalna ta atypova zainiatist yak «nova normalnist» u sviti ta Ukraini. *Ekon. prognosuvannâ*. 2019. Vol. 1. P. 7–34. URL: http://eip.org.ua/docs/EP_19_1_07_uk.pdf (data zvernennia: 28.06.2024).

Beztelesna L. I. ^[1: ORCID ID: 0000-0002-0262-9334],
Doctor of Economics, Professor,
Stakhniuk S. O. ^[1: ORCID ID: 0000-0002-9014-1167],
Post-graduate Student,
Brelius I. M. ^[1: ORCID ID: 0009-0008-0640-0941],
Post-graduate Student,
Liutko B. A. ^[1: ORCID ID: 0009-0005-6951-4338],
Post-graduate Student

¹National University of Water and Environmental Engineering, Rivne

USED CARS IN THE SPATIAL ECONOMIC MOBILITY OF THE POPULATION OF UKRAINE

The essence, importance and factors determining the spatial economic mobility of the population of Ukraine are disclosed. The problems



accompanying the provision of transport services to the population by private carriers are outlined. It is noted that the market of automobile transport services needs both saturation and renewal with vehicles. The research shows that this process takes place in Ukraine mainly due to the import of used cars.

The dynamics of the number of cars imported into Ukraine and their age during 2019–2022 are given. and brands. It has been proven that although the age of used cars imported into Ukraine is increasing, they do not impair traffic safety and nevertheless rejuvenate the domestic car fleet. The attractiveness of passenger car brands both in the domestic market and imported from abroad in 2021 is reflected in the population. The level of provision of cars per 1,000 people in Ukraine and some countries of the world was analyzed. It is assumed that the low price segment of used cars makes them available for purchase mainly by the rural population, but the urban population also has this need. Considering the emergence of a new phenomenon in the world «new normality», which is illustrated by the growth of informal employment to a greater extent in the rural population than in the urban population. This is caused both by the processes of seasonality of production in agriculture and by the size of enterprises. It is participation in informal employment that requires spatial mobility of the population.

Keywords: economic spatial mobility; population; used cars; car age; informal employment.

Отримано: 11 липня 2024 року
Прорецензовано: 16 липня 2024 року
Прийнято до друку: 27 вересня 2024 року