

**Семів Г. О.**

*к. е. н., доцент кафедри ракетно–артилерійського озброєння,  
Національна академія сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного м. Львів,  
Україна; e-mail: galinaseviv1985@gmail.com*

**Семів С. Р.**

*к. е. н., доцент кафедри міжнародних економічних відносин,  
Львівський торговельно–економічний університет  
м. Львів, Україна; e-mail: centercoop@gmail.com*

## **МОДЕЛЬ ІМПОРТОЗАМІЩЕННЯ НА ВІТЧИЗНЯНОМУ РИНКУ СВІТЛИХ НАФТОПРОДУКТІВ**

**Анотація.** У статті систематизовано проблеми, закономірності та фактори формування середовища конкуренції на українському ринку бензину та дизельного пального, виявлено особливості його взаємодії з іншими ринками та галузями національної економіки. Встановлено, що одним з головних дестабілізуючих чинників розвитку вітчизняного ринку автомобільного пального є надмірна імпортна залежність в умовах нестабільності валютного курсу. З урахування світового досвіду державного регулювання ринку автомобільного пального, обґрунтовано модель імпортозаміщення на вітчизняному ринку світлих нафтопродуктів, запропоновано використання кооперативних механізмів розвитку ринку бензину та дизельного пального. Запропоновано алгоритм встановлення імпортного мита на світлі нафтопродукти, який базується на використанні диференційованого географічного підходу і синхронізації з процесами модернізації вітчизняних нафтопереробних підприємств.

**Ключові слова:** ринок світлих нафтопродуктів, автомобільне пальне, модель імпортозаміщення, кооперативи, конкурентне середовище.

Формул: 0; рис. 0, табл.: 1, бібл.: 14

**Semiv G. O.**

*PhD (Economics), Associate Professor of Department of rocket and artillery,  
Hetman Petro Sahaidachnyi National Army Academy  
Lviv, Ukraine, e-mail: galinaseviv1985@gmail.com*

**Semiv S. R.**

*PhD (Economics), Associate Professor of Department,  
of International Economic Relations  
Lviv University of Trade and Economics  
Lviv, Ukraine, e-mail: centercoop@gmail.com*

## **THE MODEL OF IMPORT SUBSTITUTION ON THE UKRAINIAN MARKET OF LIGHT PETROLEUM PRODUCTS**

**Abstract.** The problems, patterns and environmental factors of competition on the Ukrainian market of gasoline and diesel fuel are systemized. The peculiarities of its interaction with other markets and sectors of the national economy are studied. It was proved that the main destabilizing factors in the development of the domestic market of fuel is excessive dependence from import aggravated with an unstable exchange rate, operations outside the legal economy, price instability and opaque pricing, reduction of oil refining and shortage of own production. Taking into account the world experience of state regulation of fuel market and the model of import substitution in the domestic market of light petroleum products, the use of the cooperative mechanisms of the gasoline and diesel fuel market are suggested. The algorithm for setting import duties on light oil products is proposed, which is based on the use of differentiated geographical approach and synchronization of the processes of modernization of domestic petroleum refineries. It is proved that this model of state support for domestic producers of light petroleum makes it possible to avoid claims of importers from WTO member countries and the EU and significantly increase revenues to the state budget to ensure rapid modernization of domestic refineries, to improve the competitive environment on the market. Priorities for balancing the interests of the state, the business environment and consumers in the domestic market of light petroleum are defined.

**Keywords:** market of light petroleum products, fuel, import substitution model, cooperatives, competitive environment.

**JEL classification:** L19, L50, L72

Formulas: 0; fig.: 0, tabl.: 1, bibl.: 14

**Семив Г. А.**

*к.э.н., доцент кафедры ракетно–артиллерийского вооружения  
Национальная академия сухопутных войск имени гетьмана Петра Сагайдачного, г. Львов,  
Украина; e-mail: galinaseviv1985@gmail.com*

**Семив С. Р.**

*к.э.н., доцент кафедры международных экономических отношений  
Львовский торгово–экономический университет  
г. Львов, Украина; e-mail: centercoop@gmail.com*

## **МОДЕЛЬ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ НА ОТЕЧЕСТВЕННОМ РЫНКЕ СВЕТЛЫХ НЕФТЕПРОДУКТОВ**

**Аннотация.** В статье систематизированы проблемы, закономерности и факторы формирования среды конкуренции на украинском рынке бензина и дизельного топлива, выявлены особенности его взаимодействия с другими рынками и отраслями национальной экономики. Установлено, что одним из главных дестабилизирующих факторов развития отечественного рынка автомобильного топлива является чрезмерная импортная зависимость в условиях нестабильности валютного курса. С учетом мирового опыта государственного регулирования рынка автомобильного топлива, обоснована модель импортозамещения на отечественном рынке светлых нефтепродуктов, предложено использование кооперативных механизмов развития рынка бензина и дизельного топлива. Предложен алгоритм установления импортной пошлины на светлые нефтепродукты, основанный на использовании дифференцированного географического подхода и синхронизации с процессами модернизации отечественных нефтеперерабатывающих предприятий.

**Ключевые слова:** рынок светлых нефтепродуктов, автомобильное топливо, модель импортозамещения, кооперативы, конкурентная среда.

Формул: 0; рис. 0, табл.: 1, библи.: 14

**Вступ.** На сьогоднішній день український ринок світлих нафтопродуктів (бензину та дизельного пального) характеризується складними і суперечливими процесами формування конкурентного середовища, стан якого все більшою мірою впливає на рівень соціально–економічного розвитку держави та регіонів. Сучасний розвиток ринку автомобільного пального ускладнюється цілою низкою проблем внутрішнього та зовнішнього характеру. Серед них ключовими є нестабільна внутрішня та зовнішня цінова кон'юнктура, непрозорість економічних відносин на цьому ринку, необхідність оновлення основних засобів та технологічного переоснащення вітчизняних нафтопереробних підприємств, низька ефективність державного регулювання ринку. Лібералізація зовнішньоторговельного режиму України після вступу до СОТ мала наслідком зміну головних закономірностей розвитку ринку світлих нафтопродуктів – від переважання на ринку пального вітчизняного виробництва до стрімкого зростання частки імпортової продукції у роздрібному продажі на рівні близько 80%.

Таким чином, посилюється актуальність впровадження заходів дієвого впливу на встановлення цивілізованих відносин на ринку світлих нафтопродуктів, систематизації механізмів покращання середовища конкуренції через заміщення імпорту, розвиток власного виробництва, збалансування інтересів держави, підприємницького середовища і споживачів. Вказані завдання узгоджуються з Енергетичною стратегією України на період до 2035 р., в якій наголошується на важливості ліквідації критичної залежності України від поставок енергоресурсів з монопольних джерел, підвищення рівня енергетичної безпеки шляхом диверсифікації маршрутів та джерел енергозабезпечення національної економіки, забезпечення задоволення щонайменше 50% потреб внутрішнього ринку у нафтопродуктах екологічного класу не нижче Євро–5 продукцією українських підприємств [1, с. 2, 30].

**Аналіз досліджень та постановка завдання.** Значний внесок у дослідження проблем розвитку та державного регулювання національного та зовнішнього ринків нафтопродуктів, доцільності імпортозаміщення на внутрішніх ринках паливно–енергетичних ресурсів здійснили такі вітчизняні та зарубіжні економісти, як Я. Жаліло [2], Г. Рябцев [3], В. Точилін [4], R. Baldwin [5], R. Grabowski [6], D. Elvin [7], T. Kysil [8], N. Lang [9], S. Pazizina [10], A. Yerina [11] та інші. Проте ще недостатньою мірою опрацьовано механізми політики заміщення імпорту світлих нафтопродуктів за допомогою інструментів митної та промислової політики, обґрунтовано можливі позитивні та негативні наслідки цих процесів для діяльності вітчизняних підприємств ключових галузей національної економіки. Потребують системного аналізу чинники забезпечення ефективних взаємозв'язків між учасниками вітчизняного ринку світлих нафтопродуктів та органами державного управління.

Метою статті є обґрунтування механізмів та інструментів заміщення імпорту на вітчизняному ринку бензинового та дизельного пального в умовах високого рівня енергетичної залежності України.

**Результати дослідження.** Структурні зміни у конкурентному середовищі на українському ринку світлих нафтопродуктів протягом останніх 10 років проявляються у падінні частки продажу продукції вітчизняного виробництва у роздрібній торговельній мережі (згідно даних Державної служби статистики у 2016 р. частка продажу бензину та дизпалива вітчизняного виробництва становила відповідно 61,7% та 53,6%), зменшенні рівня переробки нафти на вітчизняних нафтопереробних комплексах (НПК) (у 2016 р. рівень переробки нафти становив лише 19% від рівня 2006 р.), падінні вітчизняного виробництва бензину та дизельного пального (у 2016 р. рівень виробництва становив відповідно 18,6% та 16,6% від рівня 2006 р.), стрімкому зростанні роздрібних цін бензину (593% у 2016 р. до рівня 2006 р.) (табл. 1).

Таблиця 1

Показники структурних змін у середовищі конкуренції на ринку світлих нафтопродуктів України у 2006–2016 рр.

Показники	Роки											
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Частка продажу нафто–продуктів вітчизняного виробництва на АЗС, станом на початок року:												
– бензину моторного, %	96,5	98,6	97,3	92,0	88,0	83,4	79,0	68,7	63,6	59,1	61,7	
– дизпалива, %	99,7	99,4	98,5	94,4	88,1	83,3	74,6	66,0	63,1	56,5	53,6	
Переробка нафти на вітчизняних НПК (2006 р. = 100%)	100	96,9	73,7	80,9	78,0	63,6	32,1	23,7	18,5	18,0	19,0	
Виробництво нафтопродуктів на вітчизняних НПК (2006 р. = 100 %):												
– бензину моторного, %	100	105,9	81,9	86,0	78,6	72,3	41,5	24,5	14,4	16,9	18,6	
– дизпалива, %	100	97,3	76,4	82,0	79,6	62,6	32,4	22,6	13,4	14,8	16,6	
Середні ціни на бензин марки А–95 (2006 р. = 100 %)	100	107,2	157,2	170,5	200,6	253,1	266,6	272,0	363,2	552,4	593,2	

Джерело: розраховано авторами за: [12; 13]

Вважаємо, що фактично частка імпортової продукції, що реалізується на вітчизняному ринку автомобільного пального є значно вищою, ніж це декларують офіційні дані, внаслідок поширення контрабандних поставок і тіншової діяльності на внутрішньому ринку. Численні оцінки експертів, згідно з якими частка імпортової продукції на ринку автомобільного пального складає близько 75–80%, підтверджуються відповідними показниками падіння обсягів переробки нафти, скорочення виробництва бензину і газойлів вітчизняними підприємствами.

Існуючий стан справ призводить до падіння конкурентоспроможності вітчизняних

виробників, не сприяє формуванню прозорого і цивілізованого конкурентного середовища на вітчизняному ринку світлих нафтопродуктів, призводить до скорочення надходжень до державного бюджету, зменшує рівень інвестиційної привабливості та енергетичної безпеки національної економіки. Вказане вимагає розробки дієвої моделі заміщення імпорту, яка б базувалась на розвитку та стимулюванні національного виробництва, захисті внутрішнього ринку світлих нафтопродуктів та збалансуванні інтересів всіх його учасників.

Доцільність реалізації політики імпортозаміщення на ринку світлих нафтопродуктів обумовлюється тим, що вітчизняний ринок бензинового та дизельного пального протягом останніх років відігравав значну роль у формуванні роздрібного товарообороту, інтеграції провідних галузей економіки у єдину ринкову систему, наповненні державного бюджету, забезпеченні високого рівня зайнятості та оплати праці. Цінові коливання на ринку світлих нафтопродуктів неминуче позначаються на ситуації в економіці країни, призводять до зростання інфляції, негативно впливають на доходи населення. Тому держава як суб'єкт ринку повинна активніше використовувати регулятивні механізми, впливати на посилення соціальної спрямованості розвитку ринку, рішуче боротися з проявами тіньової та нелегальної діяльності, стимулювати суб'єктів ринку до реалізації програм соціально-економічного розвитку на загальнодержавному та регіональному рівнях, підтримувати розвиток і модернізацію національного виробництва.

Сьогодні Україна володіє значним виробничим потенціалом, реалізація якого дозволить замінювати імпорт світлих нафтопродуктів на рівні 50% від обсягів внутрішнього ринку у середньотерміновій перспективі і 80% – у довготерміновій перспективі. Проте на сьогоднішній день серед українських НПК фактично функціонує лише один – Кременчуцький НПК (річна проєктована потужність переробки – 18,6 млн т), який переробляє вітчизняну нафту. Також переробкою вітчизняної нафти у порівняно незначних обсягах займається єдине повністю державне нафтопереробне підприємства – Шебелинський ГПЗ (річна потужність переробки – 1,05 млн т). Решта вітчизняних НПК – Лисичанський (проєктована потужність переробки – 8 млн т), Херсонський (7,1 млн т), Дрогобицький (3,5 млн т), Одеський (2,8 млн т), Надвірнянський (2,6 млн т), звели виробничу діяльність до мінімуму або ж повністю її припинили внаслідок цілої низки причин внутрішнього та зовнішнього характеру [12]. Зауважимо, що лише один вітчизняний НПК, згідно з заявами його власників (ТНК-ВР), залучив значні інвестиції у розмірі 500 млн дол. США за останні 10 років – Лисичанський НПК. Таким чином, головна проблема вітчизняних НПК, яка не дозволяє їм конкурувати з імпортерами нафтопродуктів – це низький рівень глибини переробки нафти, невідповідність якості виробленого пального європейським стандартам, небажання їх власників інвестувати у модернізацію підприємств внаслідок вищої прибутковості організації імпорту автомобільного пального.

Важливим завданням державної політики імпортозаміщення на вітчизняному ринку світлих нафтопродуктів має стати збалансування інтересів національних НПК та імпортерів пального. Дискусія про необхідність введення імпортного мита на світлі нафтопродукти набуває дедалі гострішого характеру, оскільки суттєво вплине на стан конкурентного середовища на ринку, стосуватиметься інтересів всіх його суб'єктів. Власники НПК неодноразово висували вітчизняному уряду ультиматуми про необхідність введення імпортного мита, навіть погрожуючи запинити свої заводи.

Поряд з позитивними наслідками, введення імпортного мита на світлі нафтопродукти може мати і значні негативні наслідки. По-перше, слід очікувати різкого зростання цін одразу після введення мита, оскільки вітчизняні НПК ще не будуть готові постачати якісне пальне на внутрішній ринок за нижчими цінами. По-друге, варто очікувати оскарження дій України у міжнародних організаціях (СОТ, ЄС) з боку країн, по відношенню до яких ввели мито і які є значними зовнішньоторговельними партнерами. По-третє, існує висока ймовірність блокування вітчизняними виробниками світлих нафтопродуктів діяльності вітчизняних мереж АЗС, орієнтованих на імпорт, з метою їх купівлі за заниженою вартістю.

В таких умовах ми пропонуємо 2 шляхи вирішення вищеозначених проблем. По-

перше, потрібно вводити імпорфтне мито поетапно, синхронізувавши його з програмами модернізації вітчизняних НПК. Тобто, вітчизняним НПК доцільно надати час на їх модернізацію (до 1 року), за який вони зобов'язуються оновити матеріально-технічну базу. Для реалізації такого плану необхідно підписати меморандум між вітчизняними НПК та Урядом, в якому мають бути чітко прописані всі умови та терміни модернізації національного виробництва автомобільного пального. І лише після проведеної модернізації вводити імпорфтне мито. Для зменшення ризику швидкого скасування введення імпорфтного мита на вимогу держав-торговельних партнерів, необхідно передбачити нульову ставку мита для імпорту обладнання, необхідного для модернізації, і нульову ставку мита при імпорті нафти для її переробки.

По-друге, необхідно використовувати диференційований підхід до введення імпорфтного мита. На нашу думку, насамперед необхідно встановити мито на світлі нафтопродукти, які імпортуються з Білорусі – найбільшого постачальника бензинового і дизельного пального на український ринок. Введення мита на світлі нафтопродукти білоруського виробництва матиме цілу низку переваг, а саме:

- високий рівень податкових надходжень до українського бюджету, оскільки Білорусь є найбільшим імпорфтным постачальником бензину і дизпалива на вітчизняний ринок;
- відсутність претензій зі сторони міжнародних організацій (СОТ, ЄС), оскільки Білорусь не їх членом;
- правочинність введення мита згідно принципів СОТ, оскільки Білорусь має субсидійоване виробництво, отримує російську нафту на безмитній основі в межах Митного союзу з Росією, використовуючи при цьому по відношенню до України експортне мито;
- наявність в Білорусі резервів для підтримки конкурентоспроможної ціни за рахунок рекордно високого рівня переробки нафти (92%), зменшення існуючої ставки експортного мита, що не викличе витіснення білоруського бензину з вітчизняного ринку.

В результаті таких дій слід очікувати подорожчання на світлі нафтопродукти лише у високоякісному сегменті при одночасному зростанні якості і екологічності вітчизняного пального, недискримінацію існуючих мереж АЗС, які орієнтовані на імпорфтні поставки. У Меморандумі про співпрацю між Кабінетом міністрів України та вітчизняними нафтовиробниками обґрунтовано прогнозний баланс нафтопродуктів на внутрішньому ринку України у випадку введення імпорфтних мит [12], згідно з яким у наступний рік після введення імпорфтного мита національне виробництво світлих нафтопродуктів зросте на 51,4%, а імпорфт зменшиться у 4,5 рази. На нашу думку, введення диференційного підходу до введення мита призведе до зменшення імпорту пального у наступні роки на 25–30%.

Таким чином, одним із першочергових завдань імпорфтозаміщення на вітчизняному ринку світлих нафтопродуктів є підтримка добросовісної конкуренції і відновлення й модернізація вітчизняного виробництва, яке здатне у значній мірі покрити потреби внутрішнього ринку у високоякісній продукції за прийнятними цінами. Для цього необхідно реалізувати наступні заходи державної підтримки та регулювання:

- проведення аудиту і інвентаризації стану основних засобів вітчизняних НПК незалежно від форми їх власності;
- надання дозволу на прискорену амортизацію основних фондів НПК;
- компенсація частини відсотків по банківських кредитах, які беруться на модернізацію виробничого процесу;
- тимчасове звільнення від оподаткування діяльності НПК, яка пов'язана з модернізацією виробництва;
- звільнення від сплати мита при ввезенні специфічного обладнання для НПК (за прикладом Білорусі і Росії);
- запобігання обмеженням на імпорфт світлих нафтопродуктів у високоякісному сегменті (стандарту Євро-5), які поки що виробляються в Україні у недостатніх обсягах;
- посилення ефективності і прозорості антимонопольної та антидемпінгової політики на ринку світлих нафтопродуктів з метою утвердження вільної конкуренції на ньому.

Основним напрямом вкладання інвестицій у вітчизняні НПК є технологічне оновлення, спрямоване на поглиблення переробки нафти, модернізацію установок гідрокрекінгу та каталітичного крекінгу нафти. За нашими оцінками, в 1 вітчизняний НПК протягом наступних 5–10 років потрібно вкласти від 500 млн до 1,2 млрд дол. США. Тобто в 6 НПК потрібно вкласти приблизно 4–5 млрд дол. США інвестицій.

Заміщенню імпорту світлих нафтопродуктів в Україні сприятиме державне стимулювання створення паливних кооперативів, які б орієнтувалися на закупівлю пального у модернізованих вітчизняних нафтопереробних підприємств. На вітчизняному ринку пального ми пропонуємо реалізовувати кооперативну модель розвитку ринку, по–перше, в аграрному секторі, який є найбільшим споживачем пального в економіці України, і, по–друге, на роздрібному ринку світлих нафтопродуктів. Прикладами таких інновацій в аграрному секторі є функціонування машинних рингів у Німеччині та французька модель спільного використання сільськогосподарської техніки (Coopératives d'Utilisation de Matériel Agricole – CUMA), яка набула поширення і у Польщі [14]. Впровадження моделей діяльності машинних рингів та об'єднань CUMA, а також розвиток постачальницьких паливних кооперативів в Україні дозволить вітчизняним аграрним кооперативам зменшити витрати на закупівлю світлих нафтопродуктів за рахунок формування замовлень на великі партії пального для сільськогосподарської техніки.

Перспективним напрямом розвитку конкурентного середовища на вітчизняному роздрібному ринку світлих нафтопродуктів вважаємо створення споживчих паливних кооперативів, які б об'єднували власників приватних автомобілів з метою закупівлі світлих нафтопродуктів для власних потреб. Така нова організаційна форма діяльності на роздрібному ринку світлих нафтопродуктів потребує передусім зміни до низки нормативних актів, насамперед Закону України про кооперацію, а також Закону про споживчу кооперацію. При цьому законодавством необхідно передбачити закупівлю пайовиками пального, насамперед вітчизняного виробництва, що б сприяло заміщенню імпорту. Такі кооперативи необхідно створювати громадянам на добровільній основі за місцем проживання або ж роботи. Зазначимо, що на вітчизняному ринку існують приклади такої діяльності передусім за місцем праці, але вони не мають законодавчого закріплення. Запровадження діяльності паливних кооперативів на вітчизняному ринку світлих нафтопродуктів матиме наслідком зростання попиту на вітчизняне пальне, оскільки діяльність кооперативів буде зорієнтована на закупівлю продукції у вітчизняних НПК. У свою чергу, вітчизняні нафтопереробні підприємства повинні стимулювати і підтримувати створення інфраструктури кооперативних міні–АЗС.

**Висновки.** Заміщення імпорту на вітчизняному ринку світлих нафтопродуктів є необхідною передумовою посилення енергетичної безпеки держави. До системних проблем, що зумовлюють необхідність прискорення впровадження політики заміщення імпорту на вітчизняному ринку автомобільного пального, відносяться: цінові диспропорції, згорання діяльності вітчизняних НПК, стрімке зростання імпорту світлих нафтопродуктів, контрабанда і тінізація діяльності, низька якість пального. Існування значних взаємних зв'язків між ситуацією на вітчизняному ринку світлих нафтопродуктів і динамікою розвитку інших ринків і галузей економіки України вимагає застосування стратегічного підходу до розробки моделі імпортозаміщення на ринку автомобільного пального, яка б враховувала економічні інтереси всіх суб'єктів ринку та ймовірні соціально–економічні ефекти для всієї вітчизняної економічної системи. За нашими розрахунками, застосування диференційного підходу до введення імпортного мита на світлі нафтопродукти призведе до зростання національного виробництва пального у наступні роки на 25–30%. Перспективами подальших досліджень у даному напрямі є систематизація і адаптація досвіду розвитку та модернізації НПК країн Центральної та Східної Європи, який дозволив значно підвищити якісні характеристики пального, нарощувати обсяги виробництва й експорту, суттєво збільшити надходження до державного бюджету.

#### Література

1. Енергетична стратегія України на період до 2035 року [Електронний ресурс] : проект. – К. : НІСД. – 47 с. – Режим доступу: [www.niss.gov.ua/public/File/2015\\_table/Energy%20Strategy.pdf](http://www.niss.gov.ua/public/File/2015_table/Energy%20Strategy.pdf).
2. Жаліло, Я. А. Пріоритети політики імпортозаміщення у стратегії модернізації промисловості України [Текст] / Я. А. Жаліло та ін. ; за заг. ред. Я. А. Жаліло. – К. : НІСД, 2012. – 71 с.
3. Рябцев, Г. Л. Моделювання ринку нафтопродуктів України для формування державної політики його розвитку [Текст] / Г. Л. Рябцев // Публічне управління: теорія та практика. – 2013. – Вип. 1. – С. 115–121.
4. Точилін, В. О. Ринки реального сектора економіки України в інституціональному середовищі СОТ: кон'юнктура та інтеграція [Текст] : [монографія] / В. О. Точилін та ін. ; за ред. В. О. Точиліна ; Нац. акад. наук України, Ін-т економіки та прогнозування. – К. : [б. в.], 2012. – 550 с.
5. Baldwin, R. E. Measurable dynamic gains from trade [Text] / R. E. Baldwin // *Journal of Political Economy*. – 1992. – Vol. 100 (1). – February. – P. 162–174.
6. Grabowski, R. Import Substitution, Export Promotion and the State in Economic Development [Text] / R. Grabowski // *The Journal of Developing Areas*. – 1994. – № 28 (4). – P. 535–554.
7. Elvin, D. An Analysis of Methods for Identifying Local Import Substitution Opportunities to Foster Sustainable Regional Economies [Text] / D. Elvin // *University of Massachusetts Amherst ; Masters Theses 1911 – February 2014, 2008*. – 159 p.
8. Kysil, T. Import Substitution as a Means of Image Forming: Prospects Forecast of Industrial Enterprises in Ukraine [Text] / T. Kysil, A. Rosokhata, A. Kolodka // *Economics & Sociology*. – 2014. – Vol. 7, № 2. – P. 123–135.
9. Lang, N. Beyond import substitution and export promotion: A new typology of trade strategies [Text] / N. Lang // *Journal of Development Studies*. – 1992. – Vol. 28. – P. 447–472.
10. Pazizina, S. Entwicklung von Prioritätsbranchen der Importsubstitution in der Ukraine [Text] / S. Pazizina // *Globale und länderspezifische sozio-ökonomische Effekte*. – Berlin, 2012. – S. 267–276.
11. Yerina, A. Price dynamics on the mineral oil market: reasons and consequences for the Ukrainian economy [Text] / A. Yerina, V. Lesyk // *A Comparative Analysis of the Socio-economic Consequences of Transition Processes in Central and Eastern European Countries : Proceedings of the 12th Polish-Slovak-Ukrainian Scientific Seminar (November 8–10, 2005)*. – Krynica : Krakow University of Economics (Poland), 2005. – P. 39–46.
12. Інформаційна довідка про основні показники розвитку галузей паливно-енергетичного комплексу України за 2006–2016 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.mpe.kmu.gov.ua](http://www.mpe.kmu.gov.ua).
13. Статистична інформація [Електронний ресурс] // Державна служба статистики України. – Режим доступу: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua).
14. Harris, A. The CUMA Farm Machinery Co-operatives [Text] / A. Harris, M. Fulton. – Saskatchewan : Centre for the Study of Co-operatives University of Saskatchewan, 2000. – 36 p.

Стаття надійшла до редакції 20.05.2017

© Семів Г. О., Семів С. Р.

#### References

1. *Enerhetychna stratehiia Ukrainy na period do 2035 roku. Proekt*. Available at: [http://www.niss.gov.ua/public/File/2015\\_table/Energy%20Strategy.pdf](http://www.niss.gov.ua/public/File/2015_table/Energy%20Strategy.pdf)
2. Zhalilo, Ya. A. (2012). *Priorytety polityky importozamischennia u stratehii modernizatsii promyslovosti Ukrainy*. Kyiv: NISD.
3. Riabtsev, H. L. (2013). Modeliuvannia rynku naftoproduktiv Ukrainy dlia formuvannia derzhavnoi polityky yoho rozvytku. *Publichne upravlinnia: teoriia ta praktyka*, 1, 115–121.
4. Tochylin, V. O. (2012). *Rynky realnoho sektora ekonomiky Ukrainy v instytutsionalnomu seredovyschi SOT: koniunktura ta intehtratsiia*. Kyiv.
5. Baldwin, R. E. (1992). Measurable dynamic gains from trade. *Journal of Political Economy*, 100(1), 162–174.
6. Grabowski, R. (1994). Import Substitution, Export Promotion and the State in Economic Development. *The Journal of Developing Areas*, 28(4), 535–554.
7. Elvin, D. (2008). *An Analysis of Methods for Identifying Local Import Substitution Opportunities to Foster Sustainable Regional Economies*. Masters Theses 1911 - February 2014. University of Massachusetts Amherst.
8. Kysil, T., Rosokhata, A., & Kolodka, A. (2014). Import Substitution as a Means of Image Forming: Prospects Forecast of Industrial Enterprises in Ukraine. *Economics & Sociology*, 7(2), 123–135.
9. Lang, N. (1992). Beyond import substitution and export promotion: A new typology of trade strategies. *Journal of Development Studies*, 28, 447–472.
10. Pazizina, S. (2012). Entwicklung von Prioritätsbranchen der Importsubstitution in der Ukraine. *Globale und länderspezifische sozio-ökonomische Effekte*, 267–276.
11. Yerina, A., & Lesyk, V. (2005, November). Price dynamics on the mineral oil market: reasons and consequences for the Ukrainian economy. *A Comparative Analysis of the Socio-economic Consequences of Transition Processes in Central and Eastern European Countries. Proceedings of the 12th Polish-Slovak-Ukrainian Scientific Seminar*. Krynica: Krakow University of Economics, 39–46.
12. *Informatsiina dovidka pro osnovni pokaznyky rozvytku haluzei palyvno-enerhetychnoho kompleksu Ukrainy za 2006–2016 rr*. Available at: <http://www.mpe.kmu.gov.ua>
13. *Statystychna informatsiia*. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>
14. Harris, A., & Fulton, M. (2000). *The CUMA Farm Machinery Co-operatives*. Saskatchewan: Centre for the Study of Co-operatives University of Saskatchewan.

Received 20.05.2017

© Semiv G. O., Semiv S. R.