

УДК 339.13.021:[665.74:629.73] (477)

С.Л. Захарова,  
Г.М. Кисельов

Донецький національний університет економіки  
і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського,  
м. Донецьк, Україна, e-mail: szaharova@inbox.ru

## СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РИНКУ АВІАЦІЙНОГО ГАСУ В УКРАЇНІ

S.L. Zakharova,  
G.M. Kiselev

Donetsk National University of Economics and  
Trade after Mikhayilo Tugan-Baranovsky, Donetsk,  
Ukraine, e-mail: szaharova@inbox.ru

## CURRENT STATE AND DEVELOPMENT TRENDS THE MARKET OF AVIATION FUEL IN UKRAINE

***Мета.** Аналіз сучасного стану ринку авіаційного гасу в Україні та визначення тенденцій, спрямованих на його динамічний розвиток.*

***Методи.** У процесі дослідження використано методи теоретичного узагальнення, порівняння й аналізу.*

***Результати.** Наведено результати дослідження сучасного стану ринку авіаційного гасу в Україні, охарактеризовано паливно-мастильні матеріали, що використовуються в Україні для реактивних двигунів.*

***Практична значущість.** Проведено аналіз сучасного стану ринку авіаційного гасу в Україні, результати якого дозволяють запропонувати шляхи подолання проблеми щодо його застосування вітчизняними авіакомпаніями.*

***Наукова новизна.** Досліджено інфраструктуру авіаційної галузі в Україні та особливості функціонування вітчизняного ринку авіаційного палива.*

***Ключові слова:** авіаційне паливо, авіагас, паливно-мастильні матеріали, нафтопереробні заводи, паливнозаправні комплекси, авіакомпанії, Jet A-1, ТС-1, РТ.*

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.** Економічна безпека будь-якої держави базується на максимальній автономії її діяльності у різних галузях із забезпеченням стабільного функціонування національного господарства. Основною умовою цього стає забезпечення економіки різними видами ресурсів (наприклад, енергетичними) у достатньому обсязі. Так, для авіаційної галузі необхідним ресурсом є авіаційне паливо, зокрема гас.

За даними консалтингової компанії UPECO, обсяг споживання авіагасу в Україні становить близько 300-350 тис. тонн на рік [1].

Слід зазначити, що авіаційне паливо є основною статтею собівартості авіаперевезень. В Україні його частка коливається від 30-35 % у великих авіаперевізників, до 50 % і вище – у дрібних [2]. Однією з головних проблем формування собівартості авіаперевезень залишається те, що навіть за незначного підвищення ціни на авіапаливо відбувається зростання цін на квитки.

У 2010-2012 рр. істотне зростання цін на паливно-мастильні матеріали (ПММ) стало причиною зниження рентабельності авіакомпаній України. Серед-

не зростання цін на авіаційний гас у найбільших аеропортах країни коливалося від 2 % до 15 % [3].

Сьогодні, за даними представників галузі цивільної авіації, у деяких вітчизняних аеропортів ціни на авіагас є значно вищими, ніж у Європі. Крім того, структура повітряного парку авіакомпаній значно погіршує проблему високих цін на авіагас, оскільки його основу складають застарілі повітряні судна з низькою паливною ефективністю.

Зважаючи на зазначене, набуває актуальності визначення стану, інфраструктури та прогнозу ринку авіаційного гасу в Україні, пошуку шляхів його ефективного функціонування.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням паливного забезпечення авіаційної галузі присвячено наукові праці [4; 5], в яких звернено увагу на вагомій проблемі авіаційного комплексу як одного з провідних секторів економіки України.

**Метою статті** є аналіз сучасного стану ринку авіаційного гасу в Україні та визначення тенденцій, спрямованих на його динамічний розвиток.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Сьогодні в Україні на ринку авіаційного гасу структура системи паливозабезпечення включає 4 основні групи учасників: виробників авіаційного палива, нафтопереробні заводи (НПЗ), оптових операторів паливного ринку, паливнозаправні комплекси аеропортів (ПЗК) і кінцевих споживачів палива – авіакомпанії.

Нафтопереробні заводи, що виробляють авіаційний гас, є першою ланкою ланцюга системи паливозабезпечення.

До другої групи учасників ринку входять оптові підприємства, що закуповують авіагас на НПЗ на умовах передоплати і забезпечують організацію постачання палива в аеропорти.

Безпосередньо заправлення повітряних суден авіакомпаній здійснюється ПЗК аеропортів. Поточкова система взаємодії учасників ринку авіаційного палива характеризується домінуючим положенням ПЗК на роздрібному ринку авіагасу, монополізованим постачанням і зберіганням палива та можливістю впливати на ціни авіаперевізників. Зараз ПЗК самостійно закуповують паливо на ринку, а потім здійснюють продаж авіакомпаніям. У загальних доходах ПЗК прибуток від перепродажу палива сягає 90 % [6].

Найбільшими переробниками нафти в Україні є Кременчуцький НПЗ («Укртатнафта»), Лисичанський НПЗ («ТНК-Україна»), Одеський НПЗ («Лукойл-Україна») і «Херсоннафтопереробка» (російська група «Альянс»).

Нещодавно потреба в авіаційному паливі в Україні задовольнялася за рахунок саме внутрішньої переробки. У 2010 році з 350 тис. тонн, спожитих всією українською авіаіндустрією, більше 330 тис. тонн було вироблено в Україні.

Паливо власного виробництва переважно постачалося з Кременчуцького НПЗ (постачальники – ПАТ «Укртатнафта» і «Кребо») і Лисичанського НПЗ («ТНК-ВР-АВІА»). Так, до числа компаній, які заправлялися паливом ПАТ «Укртатнафта», входять «Аеросвіт», «Донбасаеро» і «Дніпроавіа».

У 2010-2011 рр. ситуація щодо власного виробництва авіаційного палива в Україні поступово змінювалася, і у 2012 році його частка різко впала.

Фахівці Лисичанського НПЗ («ТНК-Україна») зазначили збитковість виробництва авіагасу для внутрішніх потреб. Сьогодні це підприємство задовольняє близько 10 % від потреб своїх споживачів в авіапаливі за рахунок власного виробництва. Та ж ситуація спостерігається і на Кременчуцькому НПЗ, що належить ПАТ «Укртатнафта». На Одеському НПЗ до 2012 року виробляли авіагас за власною розробленою і запатентованою технологією. Проте все з тієї ж причини низької рентабельності виробництво авіагасу було призупинено.

Слід врахувати, що на ринку практично монополярно представлено дві компанії – вищезазначене ПАТ «Укртатнафта» і ТОВ «ТНК-ВР Коммерс», чия сумарна частка становить 85 %, що призвело до незбалансованої цінової політики [1]. Низьку рентабельність або її відсутність під час виробництва палива, зокрема авіаційного, експерти ринку вважають необ'єктивною, оскільки ціни на гас вітчизняного виробництва набагато вищі, ніж на аналогічну продукцію у низці аеропортів Європи. Підтвердженням цього факту є те, що вартість авіапалива, яке реалізовується ПАТ «Укртатнафта», на 40 % вища за аналогічне паливо в аеропортах Північно-Західної Європи та в Туреччині [7].

Разом з тим, у багатьох аеропортах України вартість палива для дозаправки літаків вища, ніж у міжнародному аеропорті «Бориспіль», на частку якого припадає близько 50 % ринку. Наприклад, в аеропорту Одеси вартість дозаправки більша на 24 %, а в аеропорту Сімферополя – на 21 %, водночас гас для внутрішніх потреб коштує дорожче, ніж для міжнародних польотів.

Незважаючи на високі ціни, восени 2012 року в аеропортах України спостерігався дефіцит авіапалива. Дрібні авіакомпанії, яким було відмовлено в заправленні, вимушені були купувати паливо у приватних постачальників за ціною 2 тис. дол США, що значно погіршило рентабельність їхньої діяльності.

В Україні власні запаси копалин покривають не більше 15 % потреби в сирій нафті, а решта 85 % надходить в Україну нафтопроводами з Російської Федерації і частково з Казахстану. Найбільшими виробниками авіаційного гасу, що імпортується в Україну, є російські НПЗ, що належать таким компаніям, як «Лукойл», «ТНК-ВР», «Сургутнефтегаз», «ЮКОС» і «Газпромнефть». На цих виробників припадає близько 80 % авіапалива, що постачається в Україну. Лідером серед них є компанія «Лукойл», частка якої в загальному обсязі постачання в 2012 році становила близько 25 % [7].

Результати 2012 року свідчать про нарощування обсягів постачання авіапалива нафтовими компаніями Російської Федерації.

Вітчизняні виробники авіаційного палива вважають, що у конкурентів із країн СНД (наприклад, Білорусі) собівартість тонни нафти є нижчою більше, ніж на 100 дол США, що дає їм додаткові переваги в ціні. Тому вітчизняним НПЗ краще згорнути виробництво, ніж працювати собі в збиток. Експерти вважають, що прибуток від переробки нафти можна отримати за умови, якщо її вартість не перевищує 70 дол США за барель. Враховуючи, що сьогодні нафта коштує близько 100 дол США за барель, власне виробництво авіагасу є збитковим і не підтримується. Загальна динаміка розвитку галузі нафтопереробки вказує на те, що частка імпортованого палива для польотів постійно зростає, водночас власне виробництво падає. Практично все авіапаливо, яке використовується в аеропортах України, є імпортованим.

Суттєві труднощі становить імпорт недоброякісного авіаційного гасу, що впливає на показники діяльності кінцевих споживачів, зокрема авіакомпаній. Частка імпортованих нафтопродуктів при цьому складає близько 60 %, зокрема авіагасу – до 80 % від загальних обсягів нафтопродуктів для авіації. Крім того, якість продукції, її доступність і вартість значною мірою впливають на безпечність авіаперевезень в цілому.

Слід зазначити, що необхідну стабільність експлуатаційних властивостей авіапалива можуть забезпечити тільки доброякісні ПММ.

Авіаційний гас є основним паливом для польотів реактивних лайнерів.

Реактивне паливо виробляють для дозвукових літаків авіації згідно з ГОСТ 10227-86 «Топлива для реактивных двигателей. Технические условия» і для надзвукової авіації згідно з ГОСТ 12308-89 «Топлива термостабильные Т-6 и Т-8В для реактивных двигателей. Технические условия» [8; 9]. Для дозвукової авіації передбачено п'ять марок палива (ТС-1, Т-1, Т-1С, Т-2 і РТ), для надзвукової – дві (Т-6, Т-8В). Масовим паливом на сьогодні є паливо ТС-1 (вищого і першого гатунків) і паливо РТ (вищого гатунку).

На сьогодні авіапаливо в Україну імпортується з Білорусі і Російської Федерації (РФ). Але, як показують останні тенденції, цього недостатньо для повного задоволення потреб ринку авіапалива в Україні. Крім того, ціна на гас в РФ також є одною з найвищих в Європі. Що стосується Білорусі, то останнім часом країна збільшила експорт авіапалива до Афганістану, вважаючи цей ринок більш перспективним для неї [7].

Найпоширенішими на території колишнього Радянського Союзу є три основні марки авіаційного гасу: ТС-1, РТ і, з недавнього часу, Jet A-1. Перші дві здавна використовуються в Україні, Jet A-1 – європейське паливо, що з'явилося нещодавно. Ці марки палива мають схожі характеристики, їх змішують в баку літака під час здійснення дозаправки в європейських аеропортах, а з січня 2012 року дозволено змішувати вищевказані види гасу і в резервуарах аеропортів.

На початку 2012 року сертифікацію нового виду палива марки «Jet A-1», яким донедавна українські літаки заправлялися під час польотів до Європи, здійснило ТОВ «ТНК-ВР Коммерс». Авіаційний гас марки «Jet A-1» виробляється в Литві і є дешевшим за ціною, ніж вироблюваний в Україні – не більше 1 тис. дол США за тону.

Сьогодні основна увага приділяється вирішенню питання зберігання нового палива та умов його змішування з традиційно використовуваними в Україні марками «ТС-1» і «РТ». Вважається, що використання авіагасу «Jet A-1» сприятиме більшій конкурентоздатності вітчизняних авіакомпаній.

Отже, у 2012 році у галузі авіації з'явилося європейське паливо, наслідками появи якого вважається демонополізація ринку авіапалива і цінова стабілізація відносин між імпортерами нафти і її переробниками. Так, Міжнародні авіалінії України повідомили, що компанія купує нове паливо у компанії «ЛУК-АВІА Ойл». Паливо зарекомендувало себе якісним, однак його ціноутворення кінцеві споживачі (авіаперевізники) вважають непрозорим.

Вже існуючі постачальники авіапалива вказують на те, що вони не завищують ціни і мають довгострокові (строком на 3-4 роки) формульні контракти з

авіаперевізниками і аеропортами. Вартість палива є формульною, тобто це середньозважена ціна за місяць, виходячи зі світового котирування на «Jet A-1», вартість транспортування й інше. Зазначається, що новий постачальник так само не зможе продавати своє паливо дешевше.

Однак Антимонопольний комітет України зауважує, що присутність ще одного постачальника авіапалива знижуватиме можливість змови на ринку і таким чином зробить ціни більш конкурентними.

Поява альтернативного постачальника з якісним паливом сприятиме як демонополізації ринку авіаційного палива в регіонах і, перш за все, в Одесі, Сімферополі і Донецьку, так і лібералізації доступу суб'єктів ринку до паливно-заправної інфраструктури «Борисполя», які чекають від регулюючих органів впровадження системи моніторингу ціноутворення на авіапаливо і контролю застосування економічно обґрунтованих цін на паливо для літаків у всіх аеропортах України.

Гас планується постачати з Мажейкяйського НПЗ литовської компанії «Orlen Lietuva» – однієї з найбільших нафтових компаній в Литві, що належить польському концерну «PKN Orlen» [10]. Слід очікувати, що з часом поява нового постачальника дозволить наповнити ринок паливом, дешевшим за паливо з вітчизняних НПЗ.

Постачальники авіапалива в Україні можуть скористатися можливістю імпортувати в Україну авіагас марки «Jet A-1» з Литви, Болгарії або Румунії, де також виробляють цей авіагас.

### **Висновки**

Зважаючи на описаний стан нафтопереробної галузі в Україні, зауважимо, що складна ситуація склалася не тільки на ринку виробництва авіаційного палива, а й у системі паливозабезпечення, ціноутворення, співвідносин між учасниками ринку тощо.

Заходи, пов'язані з розширенням переліку постачальників, можуть вирішити проблему насичення ринку України авіаційним паливом, але тільки в короткостроковій перспективі. З точки зору державного розвитку, економічної безпеки країни і стратегічного планування, слід розробити програму розвитку галузі нафтопереробки в Україні.

У першу чергу потрібно вводити мито на імпортні нафтопродукти. Раніше така практика в Україні вже існувала, але потім була скасована. За її введення виступають представники нафтопереробних заводів України, проти неї – імпортери палива. Крім того, потрібна державна підтримка для залучення інвестицій в нафтопереробну галузь, бо більшість заводів не модернізувалися з часів розпаду Радянського Союзу.

Ці заходи сприятимуть розвитку галузі нафтопереробки в Україні та нададуть змогу виробляти власне авіаційне паливо, зокрема гас. До цього часу слід приділяти увагу якості авіапаливу, що надходить в Україну з-за кордону.

**Перспективами подальших досліджень у даному напрямі** може бути вивчення проблем відновлення і подальшого розвитку виробничого потенціалу України на ринку авіапалива, а також розробка можливих шляхів вирішення зазначених проблем на ринку авіаційного палива.

### Список літератури / References:

1. На рынок Украины может выйти авиатопливо Jet A-1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <<http://www.aviation.com.ua/news/20942>>. “Fuel Jet A-1 can be introduced into the market of Ukraine”, available at: [www.aviation.com.ua/news/20942](http://www.aviation.com.ua/news/20942).
2. Станет ли летать дешевле? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <<http://www.economica.com.ua/transport/article/1880865.html>>. “Will it be cheaper to fly?”, available at: [www.economica.com.ua/transport/article/1880865.html](http://www.economica.com.ua/transport/article/1880865.html).
3. В українських аеропортах виник дефіцит палива [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <<http://www.avianews.com.ua/2011/10/12/palivo-kbp>>. “In Ukrainian airports there is a shortage of fuel”, available at: [www.avianews.com.ua/2011/10/12/palivo-kbp](http://www.avianews.com.ua/2011/10/12/palivo-kbp).
4. Прейгер Д. Стан і проблеми розвитку авіаційної галузі України / Д. Прейгер // Економіка України. – 2009. – № 6 (571). – С. 4-21. Preiger, D. (2009), “State and problems of development of aviation industry in Ukraine”, *Ekonomika Ukrainy*, no. 6 (571), pp. 4-21.
5. Григорак М.Ю. Глобальна логістика і перспективи розвитку повітряного транспорту / М.Ю. Григорак, О.Й. Косарев // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. – 2008. – Вип. 10. Hryhorak, M.Yu., Kosarev, O.Y. (2008), “Global logistics and prospects of air transport development”, *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury: zb. nauk. prats*, Issue 10.
6. Заправщики останутся без топлива [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <[http://www.transport.ru/1/1/i77\\_29584p0.htm](http://www.transport.ru/1/1/i77_29584p0.htm)>. “Tankers will remain without fuel”, available at: [www.transport.ru/1/1/i77\\_29584p0.htm](http://www.transport.ru/1/1/i77_29584p0.htm).
7. Рынок авиатоплива. Украина [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <<http://senturia.ua/daily/rynok-aviatopliva-ukraina>>. “The market of aviation fuel. Ukraine”, available at: <http://senturia.ua/daily/rynok-aviatopliva-ukraina>.
8. Топлива для реактивных двигателей. Технические условия: ГОСТ 10227-86. – [Введ. 01-01-1987]. – М.: Стандартиформ, 2008. – 8 с. “Fuel for jet engines” (2008), Specifications: DSTU 10227-86, Standartinform, Moscow, Russia, 8 p.
9. Топлива термостабильные Т-6 и Т-8В для реактивных двигателей. Технические условия: ГОСТ 12308-89. – [Введ. 01-07-1990]. – М.: Стандартиформ, 2009. – 5 с. “Fuel thermostable T-6 and T-8B for jet engines” (2009), Specifications: DSTU 12308-89, Standartinform, Moscow, Russia, 5 p.
10. Топливу дали воздушный коридор [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <<http://www.economica.com.ua/transport/article/2103842.html>>. “An air corridor was given to fuel”, available at: [www.economica.com.ua/transport/article/2103842.html](http://www.economica.com.ua/transport/article/2103842.html).

**Цель.** Цель статьи заключается в исследовании современного состояния рынка авиационного керосина в Украине и перспектив его развития.

**Методы.** В процессе исследования использованы методы теоретического обобщения, сравнения и анализа.

**Результаты.** Приведены результаты исследования современного состояния рынка авиационного керосина в Украине, дана характеристика горюче-смазочных материалов, которые используются в Украине для реактивных двигателей.

**Научная новизна.** Исследованы инфраструктура авиационной отрасли в Украине и особенности функционирования отечественного рынка авиационного топлива.

**Практическая значимость.** Проведенный анализ состояния рынка авиационного керосина в Украине позволяет предложить пути преодоления проблем его использования отечественными авиакомпаниями.

**Ключевые слова:** авиационное топливо, авиакеросин, горюче-смазочные материалы, нефтеперерабатывающие заводы, топливозаправочные комплексы, авиакомпании Jet A-1, TC-1, RT.

**Objective.** The purpose of the article is to study modern condition of the market of aviation fuel in Ukraine and prospects of its development.

**Methods.** During the study used methods of theoretical generalization, comparison and analysis.

**Results.** Results of research of a modern condition of the market of aviation fuel in Ukraine, the characteristic of fuel and lubricants, which are used in Ukraine for jet engines.

**Scientific novelty.** Investigated infrastructure of the aviation industry in Ukraine and peculiarities of functioning of the domestic market of aviation fuel.

**Practical value.** The analysis of a modern condition of the market of aviation fuel in Ukraine allows us to offer ways to overcome the problems regarding its implementation domestic airlines.

**Key words:** aviation fuel, aviation kerosene, fuel and lubricants, oil refineries, fuel service centres, airlines Jet A-1, TS-1, RT.

Рекомендовано до публікації канд. техн. наук,  
доц. Катрич Валентиною Миколаївною.

Дата надходження рукопису 18.06.2013 р.