



Рисунок 3. Склад Державного авіабудівного концерну «Антонов»

стрів України призначає особу, яка є генеральним конструктором із створення та модернізації авіаційної техніки. До правління концерну, крім голови правління, входять генеральні директори його учасників, представник, який призначається Мінпромполітики, і генеральний директор концерну, на якого покладаються функції організації виконання рішень, прийнятих правлінням [5].

### Висновки

Авіабудівна промисловість являє собою одну з базових, стратегічно важливих галузей економіки України. В авіабудівній промисловості функціонують основні та допоміжні складові інфраструктури, що розробляють, випробовують, серійно виготовляють літаки, авіаційні двигуни, спеціальне обладнання, бортову радіоелектронну апаратуру, авіаційні агрегати, проводять науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи у галузі технологій виробництва та експлуатації авіаційної техніки, здійснюється модернізація та ремонт авіаційної техніки. Міжнародне співробітництво в галузі літакобудування є вагомим чинником, оскільки вітчизняні підприємства потребують іноземних комплектуючих складових, а експорт продукції заложатиме і від тісних міждержавних зв'язків. Запорукою успішного розвитку авіаційної промисловості має стати використання зарубіжного досвіду, дослідження та розроблення нових систем та технологій для подальшого удосконалення.

### Література

1. Авіабудівна галузь України в контексті міжнародних відносин / І.О. Геєць // Збірник статей // Науковий журнал «Вісник Хмельницького національного університету». Економічні науки. Том 3. – 2010. – №4. – С. 219–223.
2. Кількість ПС, які було виготовлено в Україні в 2002–2008 роках [Електронний ресурс]: <http://www.ukraviatrans.gov.ua>. – Назва з екрану.
3. Міжнародне науково-технічне співробітництво: принципи, механізми, ефективність: матеріали VI (XVIII) Всеукр. наук.-практ. конф., Київ, 11–12 березня 2010 р.: тези доповідей / [редкол.: В.Г. Герасимчук (відпов. ред.) та ін.]. – К.: НТУУ «КПІ», 2010. – С. 220. – Текст парал.: укр., рос., англ.. – Бібліогр. в кінці доп.
4. Повышение эффективности авиакомпаний посредством взаимной интеграции в альянсовые структуры / С.Ю. Черников // Сборник научных статей аспирантов и соискателей. – 2006. – №5. – С. 24–28.
5. Теоретичні аспекти формування державного авіабудівного концерну в Україні / І.О. Геєць // Збірник статей // Інвестиції: практика і досвід. – 2007. – №20 – С. 34–36.
6. Транспорт і зв'язок України – 2007: Статистичний збірник / [За ред. Н.С. Власенко]. – К.: 2008. – 275 с.
7. Український експорт літальних, космічних апаратів та їх частин (млн. дол. США) [Електронний ресурс]: <http://www.avia.gov.ua> – Назва з екрану.

А.Ю. ДРОНОВА,  
аспірант, Донецький національний університет економіки і торгівлі ім. М. Туган-Барановського

## Основні аспекти державного регулювання цін на ринку нафтопродуктів України

У статті розглянуто стан державного регулювання на ринку нафтопродуктів України, виокремлені ключові методи державного управління в сучасних економічних умовах. Проаналізовано механізм встановлення граничних цін на пальне з боку держави та окреслені основні небезпеки державного втручання у функціонування ринку нафтопродуктів України.

В статье рассмотрено состояние государственного регулирования на рынке нефтепродуктов Украины, выделены ключевые методы государственного управления в современных экономических условиях. Проанализирован механизм определения предельных цен на топливо со стороны государства и очерчены основные опасности государственного вмеша-

тельства в функционирование рынка нефтепродуктов Украины.

*In the article the state of government control is considered at the market of oil products of Ukraine, the key methods of state administration are distinguished in modern economic terms. The mechanism of determination of limit prices is analysed on a fuel from the side of the state and the basic dangers of state interference are outlined with functioning of market of oil products of Ukraine.*

**Постановка проблеми.** Протягом останніх років на ринку нафтопродуктів України спостерігаються значні цінові стрибки на всі види пального. На сьогодні зростання цін на внутрішньому ринку нафтопродуктів викликано насамперед через порушення балансу між попитом і пропозицією на пальне, яке є результатом неефективного використання існуючих виробничих потужностей нафтопереробних підприємств та необґрунтованої державної політики на ринку пального України.

Державне регулювання має бути направлене на забезпечення стабільності ринку нафтопродуктів, але через використання неефективного механізму регулювання цін на пальне не приносить очікуваного ефекту, а навпаки, призводить до виникнення паливних криз в країні. Для того щоб забезпечити ефективне регулювання цін на пальне, необхідно розглянути існуючий механізм та розробити обґрунтовані шляхи його вдосконалення.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** В економічній літературі проблемі державного регулювання цін присвячена велика кількість публікацій багатьох українських та зарубіжних вчених, зокрема С.С. Аптекаря, В.І. Відяпіна, О.В. Галаєва, Ю.М. Дурдієва, В.В. Краснової, Т.В. Кулишової, Т.Ф. Куценко, Т.Г. Морозової, А.Є. Никифорова, М.А. Сажіної, А.М. Стельмашук, Г.Г. Чібрикова, С.М. Чистова, О.С. Шевчук. Проте у процесі розвитку і трансформації економіки дослідження вчених не враховують сучасні аспекти функціонування ринку нафтопродуктів України, які вимагають реформування існуючих підходів до методології державного регулювання економіки.

**Метою статті** є розкриття механізму ціноутворення на ринку нафтопродуктів у системі державного регулювання економіки України.

**Виклад основного матеріалу.** Формування цін на нафтопродукти як ключового інструмента ринкового механізму є надзвичайно важливим для забезпечення стабільного функціонування економіки України в цілому. Але в перехідній економіці України ринкові механізми не завжди є дієвими, і тоді виникає необхідність державного втручання у процес ціноутворення.

Регулювання цін на ринку нафтопродуктів є основним напрямом державного регулювання економіки України. В зв'язку з цим розгляд питання необхідно розпочати із системи державного регулювання економіки взагалі.

На думку економістів [1, с. 602; 2, с. 259], існують три основні підходи до визначення місця державного регулювання в економіці країни:

1. *Неокласична теорія.* Представники якої вважали, що ринкова економіка є саморегульованою системою і будь-яке втручання держави є обмеженням ринкової свободи.

2. *Кейнсіанська теорія.* Найбільш обґрунтовано необхідність державного регулювання довів англійський економіст Джон М. Кейнс, який вказав на недоліки ринкового механізму, які викликають неспроможність до саморегулювання економіки в певних умовах, що вимагає від суспільства використовувати методи державного регулювання.

На думку Дж. Кейнса, розширення функцій держави «...єдино практично можливий засіб уникнути повного руйнування існуючих економічних форм і як умову для успішного функціонування особистої ініціативи» [2, с. 259].

3. *Монетарна теорія,* яка розглядає втручання держави в економіку вкрай негативно, але вказує на необхідність використання державного регулювання для створення сприятливих умов в економічній системі за допомогою зміни обсягів пропозиції грошової маси на ринку.

В економіці існують два концептуальних підходи до трактування терміна «державне регулювання», які розглядають його з двох протилежних точок зору, а саме як:

- створення передумов для ефективного функціонування економіки;
- заходи, які здійснюються для стабілізації економіки.

Представники першого підходу (А.М. Стельмашук) вважають, що «державне регулювання економіки – це діяльність держави щодо створення правових, економічних і соціальних передумов, необхідних для функціонування економічного механізму згідно з цілями й пріоритетами державної економічної політики» [3, с. 27]. В основі такого підходу є те, що державне регулювання не виступає заміном ринкового механізму, а навпаки, підтримує та робить його більш ґрунтовним.

З точки зору представників другого підходу (В.І. Відяпіна, О.В. Галаєва, Ю.М. Дурдієва, Т.Ф. Куценко, Т.Г. Морозової, А.Є. Никифорова, М.А. Сажіної, Г.Г. Чібрикова, С.М. Чистова) «державне регулювання економіки – це система типових заходів законодавчого, виконавчого і контролюючого характеру, які здійснюються державою для впливу на діяльність господарюючих суб'єктів і ринкову кон'юнктуру з метою забезпечення нормального функціонування ринкового механізму, вирішення соціальних проблем в умовах постійних змін» [1, с. 603; 2, с. 258; 4, с. 17; 5, с. 188; 6, с. 609; 7, с. 15].

Тобто державне регулювання здійснюється в тих умовах, коли ринкові механізми не спрацювали і виникла необхідність використовувати державні методи регулювання для стабілізації ситуації, що вже виникла. Таким чином, державне регулювання в такому випадку виступає заміном недієздатного ринкового механізму в умовах, що склалися.

Мета державного регулювання ринку нафтопродуктів – це соціально-економічна стабільність України та забезпечення ефективного виробництва в нафтогазовому комплексі у процесі європейської інтеграції та світової глобалізації.

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Одним із головних інструментів державного регулювання на ринку нафтопродуктів України є ціна.

Державне цінове регулювання реалізується через визначення порядку формування цін і їх регулювання, контроль за дотриманням дисципліни цін, припинення дій монополістичних структур з метою створення рівних конкурентних умов для всіх учасників ринку. Регулювання цін полягає в тому, що за допомогою законодавчих, адміністративних і бюджетно-фінансових заходів держава впливає на ціни з метою забезпечення розвитку економічної системи, сприяння свободі підприємництва, захисту підприємства різних форм власності, сприяння конкуренції, контролю інфляції [8, с. 183].

Державне регулювання цін на ринку нафтопродуктів України здійснюють за допомогою трьох форм: встановлення обмеженого рівня цін; встановлення податків і зборів; дотаційна підтримка цін.

В економічній теорії методи державного регулювання цін об'єднують в дві основні групи [4, с. 281–282; 8, с. 181–182; 3, с. 29–30]:

1. Методи прямого регулювання цін є безпосередньо адміністративним втручанням в механізм ціноутворення, яке супроводжується використанням відповідних регуляторів. До прямих методів належать: встановлення фіксованих (твердих) цін на товари, порядку та рівня їх зміни; застосування граничних цін або граничних коефіцієнтів їх підвищення; декларування зміни цін, заморожування (блокування) цін на певний строк; уведення граничних рівнів посередницько-збутових націнок і торговельних надбавок; дотування виробників деяких товарів; укладання договорів про ціни між підприємствами і державою тощо [4, с. 281].

2. Методи непрямого державного регулювання цін полягають в регулюванні системи факторів та зміні умов функціонування ринку, які впливають на рівень цін. До непрямих методів належать: кількість, рівень та механізм розрахунку податків; умови пільгового оподаткування; рівень процентних ставок та умови кредитування; торгова державна політика (особливо експортно-імпортна політика); курс основних валют; граничні норми рентабельності; адміністративні обмеження та антимонопольна політика держави та ін.

Як правило, на українському ринку нафтопродуктів використовується комплекс методів, який складається як з прямих, так і непрямих методів державного регулювання, кожний з яких направлений на вирішення конкретного питання. Тому комбінація методів, які використовуються, залежить від конкретної ситуації, яка склалася на ринку.

Для розуміння сутності державного регулювання цін необхідно окреслити основні цілі, які необхідно досягнути в кінцевому підсумку. На сьогодні виділяють такі цілі державної політики у сфері ціноутворення на ринку нафтопродуктів України:

- створення умов для ефективного функціонування та подальшого розвитку ринку нафтопродуктів України;
- стримування швидкого зростання цін, різких цінових коливань на основні види пального;

- стримування зростання темпів інфляції;
- створення системи захисту внутрішнього ринку нафтопродуктів від негативних факторів, які виникають в процесі інтеграції в світовий ринок;
- підтримка конкурентоспроможності вітчизняних учасників ринку нафтопродуктів у боротьбі з іноземними конкурентами;
- створення конкурентного середовища на ринку та боротьба з монополізацією та інше.

Залежно від того, яку мету переслідує держава, використовується той чи інший метод державного регулювання цін.

Найбільш спірним методом державного регулювання на ринку нафтопродуктів України є встановлення граничних цін на основні види пального. Існуюча методика викликає багато запитань не тільки від експертів і науковців, а і безпосередньо у учасників ринку нафтопродуктів України. Тому виникає необхідність більш детального його розгляду.

У сучасних економічних умовах на ринку нафтопродуктів України склалася кризова ситуація, яка вимагає негайних дій з боку держави, які б забезпечили вихід ринку з скрутного становища і забезпечили подальше стабільне функціонування даного сегменту економіки. Ситуація, що склалася, є вкрай важкою, бо використання методів державного регулювання цін на ринку нафтопродуктів у більшості випадків мають неочікувані, а іноді негативні результати.

У зв'язку з постійною нестабільною ситуацією на ринку пального український уряд робить чергові спроби прямого регулювання ринку пального за допомогою встановлення граничного цінового коридору на основні види пального: бензин марки А-95 та дизельне паливо (ДП).

Уряд та великі учасники на ринку нафтопродуктів України створили спеціальну координаційну групу, основною метою якої є створення системи взаємодії між владою та нафтопереробними підприємствами. Одним із перших кроків якої була спроба створення єдиної системи ціноутворення на продукцію нафтопереробки. Таким чином ця група в особі секретаріату експертно-аналітичної групи (ЕАГ) розробила спеціальну методичку визначення роздрібних цін на нафтопродукти, яка встановлює верхню граничну ціну та ціновий коридор.

Цією методикою передбачено, що роздрібну ціну на основні марки вітчизняного палива розраховують виходячи із середньозваженої (за котируваннями Platts) ціни на дизельне паливо й високооктановий бензин за 30-денний попередній період. Далі до отриманих даних додаються витрати з доставки, розмитнення і витрати на транспортування за тарифами Укрзалізниці на 500 км із урахуванням діючих курсів гривні до долара і євро. Подальший розрахунок роздрібною ціни ведеться з урахуванням усіх витрат на логістику, зберігання, норм природних втрат, умовно-постійних витрат на утримання АЗС і т.д. Далі до отриманого значення додають плановий дохід АЗС, що визначається відповідно до умов інвестиційної привабливості бізнесу, й визначається роздрібна ціна у грн./літр [9].

Методика розрахунку граничних цін складається з двох елементів:

1. Ціна оптова ( $Ц_{опт}$ ) розраховується по формулі:

$$Ц_{опт} = (Ц_{сз} + B_{тзр}) * K, \quad (1)$$

де  $Ц_{опт}$  – оптова ціна нафтопродукту;

$Ц_{сз}$  – середньозважена (за котируваннями Platts) світова ціна на дизельне паливо й високооктановий бензин за 30-денний попередній період у доларах або євро;

$B_{тзр}$  – витрати з доставки, розмитнення і витрати на транспортування за тарифами Укрзалізниці на 500 км у доларах або євро;

$K$  – курс гривні до долару або євро.

2. Роздрібна ціна ( $Ц_{роз}$ ) розраховується за формулою:

$$Ц_{роз} = Ц_{опт} + B_{лог} + B_{зб} + H_{п.в} + B_{у.п} + П_{пл} + \%_{кр}, \quad (2)$$

де  $Ц_{роз}$  – роздрібна ціна АЗС;

$Ц_{опт}$  – оптова ціна нафтопродукту;

$B_{лог}$  – витрати на логістику;

$B_{зб}$  – витрати на зберігання палива на АЗС;

$H_{п.в}$  – норми природних втрат нафтопродуктів;

$B_{у.п}$  – сума умовно-постійних витрат на утримання АЗС;

$П_{пл}$  – плановий прибуток АЗС;

$\%_{кр}$  – відсотки по кредиту.

Ця формула не нова, її ввели ще в 2006 році, але вона носила рекомендаційний характер, і особливої уваги оператори ринку на неї не звертали, а встановлювали ціни виходячи з власних внутрішніх розрахунків.

Але в 2011 році уряд визначив обов'язковість у додержанні підприємствами такої цінової кон'юнктури, яка буде розрахована ЕАГ на певний період.

Як елемент системи короткострокового прогнозування розвитку ринку нафтопродуктів України ця формула має право на існування. Але вона має деякий нюанс, який необхідно враховувати при необхідності орієнтування на неї в процесі планування подальшого розвитку ситуації на ринку нафтопродуктів України. Цей недолік полягає в тому, що в період, коли спостерігається зростання цін на нафту в світі (з 2007 року по липень 2008 року), ця формула не допускала значних цінових коливань на українському ринку, а іноді навіть стримувала зростання. Але коли на світовому ринку відбувалося зниження цін на нафту і нафтопродукти, ціни на пальне в Україні не відповідали світовим тенденціям спаду, а інколи на-

віть, навпаки, зростали. Такий дисбаланс проявився в середині 2008 року і тримався майже до кінця 2008 року.

Тобто ця ціна не може адекватно відображати тенденції на світовому ринку нафти і нафтопродуктів і забезпечити реальний ціновий прогноз подальшого розвитку вітчизняного ринку, що вкрай необхідне для швидкого реагування та впровадження ефективних заходів держави з метою цінового державного регулювання.

Так, першим елементом, який потребує змін, є середньозважена ціна на дизельне паливо й високооктановий бензин. Для формування цього елемента ЕАГ має вести моніторинг не тільки цін на ці нафтопродукти, а й спостерігати за джерелами поставки сировини на НПЗ.

Формула з року в рік трансформувалася, з неї виключали деякі складові. Так, наприклад, у травні 2009 року з формули ціни була виключена вартість нафтопродуктів, які виробляються з української нафти, обсяг переробки якої на той момент становив 2500 тис. т нафти.

У 2006 році елемент  $Ц_{сз}$  – середньозваженої ціни на дизельне паливо й високооктановий бензин за 30-денний попередній період складався з суми ціни на основні види пального на українському та європейському ринках в пропорціях 30% x 70% і мав такий вигляд:

$$Ц_{сз} = 30\%Ц_y + 70\%Ц_e, \quad (3)$$

де  $Ц_{сз}$  – середньозважена ціна на основні види пального;

$Ц_y$  – середньозважена ціна на дизельне паливо та високооктановий бензин українського виробництва за 30-денний попередній період;

$Ц_e$  – середньозважена (за котируваннями Platts) європейська ціна на дизельне паливо й високооктановий бензин за 30-денний попередній період;

Тобто не зрозуміло, інтереси якої сторони лобіює держава у процесі державного регулювання цін на ринку нафтопродуктів України, використовуючи саме таку формулу розрахунку ціни на пальне.

Для формулювання основних елементів вдосконалення існуючого способу встановлення граничних цін на нафтопродукти України в межах методики державного регулювання необхідно розглянути ситуацію нафтозабезпечення на вітчизняних нафтопереробних підприємствах (див. табл.). Ситуація на ринку нафтопродуктів розглядається на п'яти з

**Структура забезпечення нафтою НПЗ України у 2010 році, тис. т\***

Показники	Лисичанський НПЗ		Кременчуцький НПЗ		Одеський НПЗ		Дрогобицький НПЗ		Надвірнянський НПЗ		Усього	
	тис. т	структура, %	тис. т	структура, %	тис. т	структура, %	тис. т	структура, %	тис. т	структура, %	тис. т	структура, %
Обсяги поставки нафти на НПЗ	4609,2	100	3400,0	100	1425,0	100	322,4	100	187,8	100	9944,4	100
Власний видобуток	25,8	0,6	1786,0	52,5	–	–	322,4	100	187,8	100	2322,0	23,3
Росія	4527,4	98,2	–	–	1425,0	100	–	–	–	–	5952,4	59,9
Казахстан	56,0	1,2	–	–	–	–	–	–	–	–	56,0	0,6
Азербайджан	–	–	1614,0	47,5	–	–	–	–	–	–	1614,0	16,2

\* Складена і розрахована за даними [10].

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

шести існуючих НПЗ України, тому що Херсонський НПЗ із 2005 року знаходиться на реконструкції.

Виходячи з таблиці можна зробити висновок, що нафтопереробна промисловість України при обсязі нафтопостачання на НПЗ у 9944,4 тис. т у 2010 році на 23,3% забезпечує за рахунок власного видобутку (див. рис.), що ніяким чином не знаходить відображення при встановленні цін на нафтопродукти.

При цьому тільки один (Одеський НПЗ) з представлених нафтопереробних підприємств у виробничій діяльності не використовує українську нафту, а імпортує виключно російську нафту.

Також великою залежністю від російської нафти характеризується Лисичанський НПЗ, який у 2010 році імпортував 4527,4 тис. т, що становить 98,2% від загального обсягу нафтозабезпечення заводу. 1,2% нафти на завод постачає Казахстан, і всього-на-всього 0,6% сировини приходить з українську нафту. Лисичанський НПЗ є єдиним з заводів України, який використовує більше двох джерел забезпечення сировини.

Нафтозабезпечення Кременчуцького НПЗ характеризується тим, що нафта надходить з власних родовищ та імпортується з Азербайджану в пропорціях 52,5 до 47,5% відповідно.

Дуже важливо зробити акцент на тому, що два НПЗ з п'ятьох – це Дрогобицький та Надвірнянський НПЗ – свої виробничі потужності на 100% забезпечують українською нафтою.

Тобто існуюча методика є ринково обґрунтованою тільки для Одеського і Лисичанського НПЗ, яка враховує велику залежність підприємств від цін на імпортовану нафту, яка використовується в процесі виробництва нафтопродуктів.

Але незрозуміло, чому ця методика не враховує специфіку діяльності трьох інших НПЗ – Кременчуцького, Дрогобицького та Надвірнянського, які в своїй діяльності використовують майже стовідсотково українську нафту, яка характеризується набагато нижчим ціновим діапазоном, що, в

свою чергу, не заважає цим підприємствам встановлювати ціни на продукцію нафтопереробки на рівні цін підприємств, які використовують більш дорогі сорти нафти.

При цьому постає питання, в зв'язку з чим держава, використовуючи існуючу методику встановлення граничних цін, створює сприятливі умови для розвитку одних підприємств (які мають можливість встановлювати вищі ціни при нижчих рівнях собівартості продукції), не враховуючи при цьому інтереси суспільства.

На наш погляд, виходячи з показників 2010 року в першому кварталі 2011 року  $Ц_{с.з}$  має складатися з суми цін на основні види пального на українському та європейському ринках у пропорціях 23% X 77% і мати такий формульний вигляд:

$$Ц_{с.з} = 23\%Ц_y + 77\%Ц_e, \quad (4)$$

де  $Ц_{с.з}$  – середньозважена ціна на основні види пального;  $Ц_y$  – середньозважена ціна на дизельне паливо та високооктановий бензин українського виробництва;

$Ц_e$  – середньозважена (за котируваннями Platts) європейська ціна на дизельне паливо й високооктановий бензин.

Ця формула буде змінюватися залежно від обсягів постачання нафтової сировини на НПЗ – імпортової та української нафти. Представлена ціна має встановлюватися один раз на два місяці з урахуванням пропорцій постачання нафти на НПЗ. Це обґрунтовується тим, що НПЗ України і близького зарубіжжя мають 45–60 денний виробничий цикл від моменту контрактування нафти до виходу кінцевого продукту. Тобто нафтопродукти, які вироблені з нафти, купленої ще в грудні 2010 року, будуть реалізовані в березні 2011 року.

Виходячи з формули, встановленої в 2009 році, підприємства, які в своїй діяльності використовують для переробки українську нафту, яка має нижчу ціну, отримують при реалізації нафтопродуктів обсяг прибутку більше, ніж підприємства, які переробляють нафту інших країн.

Цей надприбуток треба представити формулою:

$$\Delta\P = (C_{i,n} * Q_{i,n}) - (C_{y,n} * Q_{y,n}), \quad (5)$$



**Ключові джерела забезпечення українських НПЗ у 2010 році**

$\Delta P$  – різниця між прибутком підприємств, які реалізують нафтопродукти, які вироблені з імпортованої нафти та вітчизняної нафти;

$C_{i,n}$  – ціна на 1 т нафти, яка імпортується в Україну;

$Q_{i,n}$  – обсяг імпортованої нафти, який використовується для виробництва певного обсягу нафтопродуктів;

$C_{y,n}$  – ціна на 1 т української нафти;

$Q_{y,n}$  – обсяг української нафти, який використовується для виробництва певного обсягу нафтопродуктів.

Також ці підприємства мають можливість встановлювати ціни на власну продукцію на рівні значно нижче за ціни своїх конкурентів для охоплення більшого сегменту, при цьому не працюючи в збиток. Це відбувається тому, що собівартість переробки нафтопродуктів на підприємствах, які виробляють продукцію з української нафти, є набагато нижчою за тих, що виробляють пальне з імпортованої нафти, завдяки більш помірній ціні на вітчизняну сировину.

Ці питання є відкриті і вимагають негайного доопрацювання, але попри значні недоліки цей метод державного регулювання використовується на ринку нафтопродуктів України, а останнім часом є найбільш актуальним для всіх учасників ринку, оскільки з 2011 року носить не рекомендаційний, а обов'язків характер виконання.

Так, 11 березня 2011 року експертно-аналітична група встановила новий ціновий коридор, відповідно до якого ціна бензину А-95 у роздробі не повинна перевищувати 9,5 грн. за 1 літр та на дизельне паливо – 9 гривень за літр [12].

Виходячи з вище сказаного постає гостра необхідність у реформуванні існуючої методики розрахунку вартості бензину і дизельного палива, яка не дозволяє обґрунтовано оцінити цінову ситуацію на ринку нафтопродуктів України. Для цього насамперед необхідно враховувати всі аспекти виробництва і реалізації нафтопродуктів.

Світова практика доводить, що державне регулювання цін застосовується в усіх країнах. Ступінь і форми державного втручання в процеси ціноутворення залежать від стану економічного розвитку країни, питомої ваги державного сектору, рівня монополізації та конкуренції, інтенсивності інформаційних процесів та інших факторів. Так, на етапі формування ринкових відносин або під час кризових ситуацій держава безпосередньо втручається в самий механізм ціноутворення, компенсуючи нездатність ринку утворювати рівноважні ціни. В умовах розвиненого ринку при стабільній грошово-фінансовій системі державне втручання в ціни обмежується лише відповідним впливом на передумови та побічні наслідки вільного ціноутворення. При цьому уряди розвинених країн можуть здійснювати регулювання цін на певні товари та послуги, що мають особливе соціальне значення для населення [4, с. 278].

У сучасних умовах розвитку економіки основною загрозою державного регулювання цін на ринку нафтопродуктів України за допомогою встановлення граничних цін на продукцію нафтопереробки, а також меж цінового коридору є обмеження ринкових свобод нафтових підприємств. Вста-

новлення граничних цін, які ніяким чином не враховують індивідуальні виробничі і торгівельні особливості кожного окремого підприємства, можуть призвести до зниження рентабельності виробництва продукції. Це врешті-решт викличе дефіцит пропозиції на ринку нафтопродуктів, що вже не один раз призводило до паливної кризи в Україні.

Треба згадати 2005 рік, в якому через надмірне державне втручання виник дефіцит пального на ринку нафтопродуктів. Після чого уряд України для усунення дефіциту і наповнення ринку паливом вирішив зменшити тиск держави на ринок, при цьому звільнивши імпорт нафти і нафтопродуктів від стягнення мита і акцизного збору, встановивши нульові ставки. Ввізне мито на імпорт нафти і нафтопродуктів не стягується і на сьогодні.

Виходячи з вище наведеного необхідно виважено та обґрунтовано використовувати методи державного регулювання в ринкових умовах, при цьому прорахувавши всі можливі наслідки від проведених заходів.

### Висновки

У сучасних умовах, в епоху економічних і енергетичних криз, ринковий механізм не в змозі ефективно регулювати цінову ситуацію на ринку нафтопродуктів України, в зв'язку з чим виникає гостра необхідність державного втручання в механізм ціноутворення.

Ціни на нафтопродукти в Україні не є ринковими та складаються на рівні, який відображає інтереси і потреби виробників пального та нафтотрейдерів. З кожним роком зростання цін на нафтопродукти все частіше відбувається не за рахунок об'єктивних факторів, а за рахунок домовленостей між найбільшими нафтовими компаніями, які працюють на ринку пального України. В такому випадку державне регулювання цін виступає з метою збалансування інтересів підприємств і споживачів, результатом якого виступає оптимальна ціна, яка задовольнить потреби всіх учасників ринку нафтопродуктів.

З економічної точки зору державне регулювання на ринку нафтопродуктів має бути обґрунтованим і ефективним, що дозволить адекватно та своєчасно реагувати на виклики сучасної економіки. Аналіз існуючої системи державного регулювання цін на ринку пального виявив велику кількість недоліків, в зв'язку з чим виникає потреба його подальшого вдосконалення. Головним недоліком неефективної та жорсткої державної політики ціноутворення на ринку нафтопродуктів України є можливість виникнення дефіциту пального, який призведе до катастрофічних наслідків не тільки в цій галузі, а й в економіці країни в цілому.

### Література

1. Сажина М.А. Экономическая теория: [учеб. для вузов] / М.А. Сажина, Г.Г. Чибриков. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – М.: Норма, 2007. – 672 с.: ил.
2. Ефимова Е.Г. Экономика: Учебное пособие / Е.Г. Ефимова. – М.: МГИУ, 2005. – 368 с.

3. Стельмащук А.М. Державне регулювання економіки: Навчальний посібник / А.М. Стельмащук. – Тернопіль: ТАНГ, 2000. – 315 с.
4. Чистов С.М. Державне регулювання економіки: Навч. посіб. / С.М. Чистов, А.Е. Никифоров, Т.Ф. Куценко та ін. – Вид. 2-ге, доопрац. і допов. – К.: КНЕУ, 2004. – 440 с.
5. Макроэкономика. Учебное пособие / [Е.В. Галаева, А.А. Корсакова, Е.А. Марыганова, Е.В. Назарова, Т.В. Юрьева]. – М.: Московский международный институт эконометрики, информатики, финансов и права, 2003. – 267 с.
6. Экономическая теория: Учебник / [В.И. Видяпин, А.И. Добрынин, Г.П. Журавлева, Л.С. Тарасевич]; под общ. ред. акад. В.И. Видяпина. – М.: ИНФРА-М, 2003. – 714 с.
7. Государственное регулирование экономики: Учеб. пособие для вузов / [Т.Г. Морозова, Ю.М. Дурдыев, В.Ф. Тихонов и др.]; Под ред. проф. Т.Г. Морозовой. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002. – 255 с.
8. Шевчук Д.А. Ценообразование: Учеб. пособие / Д.А. Шевчук. – М.: ГроссМедиа: РОСБУХ, 2008. – 240 с. – (Бакалавр).
9. Дніпровський І. Правда про бензинові ціни: механіка штучного підвищення [Електронний ресурс] / Іван Дніпровський // Економічна правда. – 2009. – Режим доступу // <http://www.epravda.com.ua/publications/2009/06/23/197295/>
10. Ливень О. Как работали украинские нефтепереработчики в 2009 году [Електронний ресурс] / Оксана Ливень // UA Energy. – 2010. – Режим доступу // <http://www.uaenergy.com.ua/c225758200614cc9/0/5058873e52dc9e10c22576b70051fb2>
11. Кулишова Т.В. Анализ влияния органов власти на ценовое поведение участников нерегулированных рынков (на примере рынков нефтепродуктов Украины) / Т.В. Кулишова, Е.С. Шевчук // Вестник Антимонопольного комитета Украины. – 2009. – №1. – С. 17–24.
12. Власники АЗС: Відмова від імпортих мит дозволить уникнути зростання цін на бензин [Електронний ресурс] // Дзеркало тижня. – 2011. – Режим доступу до журн.: // <http://www.dt.ua/online/articles/77825#article>
13. Ціноутворення на продукцію металургійних підприємств: проблеми теорії і практики: монографія / [С.С. Аптекар, Е.С. Жданко, О.В. Кленін, В.В. Краснова]; під заг. ред. С.С. Аптекаря. – Донецьк: ДонНУЕТ, 2010. – 254 с.

Т.М. БУЛАХ,  
к.е.н., доцент, КНУКІМ

## Стратегічні напрями аграрної політики в контексті соціально-економічного розвитку села

*У статті розкрито недоліки стратегії аграрної політики держави та запропоновано напрями її вдосконалення. Основну увагу звернено на необхідність державного втручання у регулювання сільськогосподарського виробництва для соціально-економічного розвитку села.*

*В статье раскрыты недостатки стратегии аграрной политики государства и предложены направления ее совершенствования. Основное внимание обращено на необходимость государственного вмешательства в регулирование сельскохозяйственного производства для социально-экономического развития села.*

*In the article the shortcomings of the state agricultural policy and suggests ways to improve it. Special attention is paid to the state interference in the regulation of agricultural production for economic and social development of rural areas.*

**Постановка проблеми.** На сучасному етапі розвитку Української держави надзвичайної актуальності набувають питання, пов'язані з євроінтеграційними процесами. Україна, тісно співпрацюючи з Європейським Союзом, тим не менш ще не має змоги вступити до нього попри велике прагнення здійснити цей важливий крок. Головне, що стоїть на заваді, – недостатній рівень розвитку вітчизняної економіки взагалі і її агропромислового комплексу зокрема. За роки

незалежності молода українська держава так і не спромоглася розробити більш-менш дієву, всім зрозумілу аграрну політику та знайти оптимальний шлях розвитку аграрного сектору економіки й сільської місцевості.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** У країнах з розвинутою ринковою економікою приділяється велика увага як теоретичним, так і практичним питанням соціально-економічного розвитку села, особливо аграрній політиці держави. Вагомий внесок у вивчення цих проблем зробили такі відомі вітчизняні вчені, як: О. Бородіна, І. Власов, С. Гудзинський, Б. Данилишин, Т. Зінчук, Р. Косодій, О. Могильний, О. Онищенко, М. Орлатий, І. Прокопа, О. Прокопенко, К. Прокопишак, П. Саблук, М. Хвесик, Л. Шепотько, В. Юрчишин, К. Якуба; зарубіжні – Л. Ван Депенель, Ж. Вілкін, Т. Дуча, Х. Каравелі, М. Кларк, Т. Лонч, В. Назаренко, В. Пачиорковський, А. Петріков, Ж. Плева, Т. Ратінгер, О. Хашковская та багато інших. Однак в Україні цій проблемі з боку науковців ще не приділяється достатня увага.

**Метою статті** є аналіз і виявлення недоліків стратегії аграрної політики держави та надання пропозицій щодо їх вирішення з врахуванням соціально-економічного розвитку села.

**Виклад основного матеріалу.** Як відомо, аграрна політика є частиною економічної політики держави, націленою на