

УДК 339.137.2:339

Яхно Т.П.,  
к.е.н., доцент, доцент кафедри  
міжнародних економічних відносин  
Семів Г.О.,  
аспірант<sup>1</sup>  
Львівська комерційна академія

## ВІТЧИЗНЯНИЙ РИНОК АВТОМОБІЛЬНОГО ПАЛЬНОГО В СИСТЕМІ МІЖГАЛУЗЕВИХ ЗВ'ЯЗКІВ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

**Постановка проблеми.** Економіка України характеризується високим рівнем енергетичної залежності, особливо від імпортних поставок нафти та нафтопродуктів. В таких умовах нестабільність на вітчизняному ринку автомобільного пального, яка характеризується значною амплітудою у кризовий та посткризовий період, має значний вплив на всі галузі національної економіки, і, тим самим, визначає рівень соціально-економічного розвитку, життя населення та економічної безпеки держави. У Національній доповіді „Новий курс: реформи в Україні. 2010-2015” [6, с. 148] зазначається, що цінові перекося на ринках енергоресурсів України зумовлюють структурні диспропорції енергетичного балансу, посилення ризиків стабільного енергозабезпечення країни в умовах зростаючої конкуренції між вітчизняними та іноземними енергетичними компаніями. Вказане обумовлює важливість визначення ролі внутрішнього ринку нафтопродуктів для системи національного господарства в умовах зростаючої відкритої економіки.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Значний внесок у дослідження проблем розвитку національного та зовнішнього ринків нафтопродуктів, взаємних зв'язків ринку автомобільного пального та галузей національного господарства здійснили такі вітчизняні економісти, як В.Г. Бурлака [3], М.С. Дорожкіна [5], А.М. Єріна [16], Н.К. Максишко [7], О.Я. Малинка [12], Д.В. Мамзелєв [8], О.В. Оборіна [1], А.М. Остапко [9], Р.З. Подолець [11], О.Г. Шпак [13] та інші. Проте ще недостатньою мірою висвітлено залежність розвитку галузей вітчизняної економіки від зміни кон'юнктури вітчизняного ринку автомобільного пального, можливі позитивні та негативні наслідки цих процесів для діяльності вітчизняних підприємств ключових галузей національної економіки. Потребують системного аналізу проблеми забезпечення ефективних взаємозв'язків між учасниками вітчизняного ринку світлих нафтопродуктів та іншими ринками споживчих товарів та послуг.

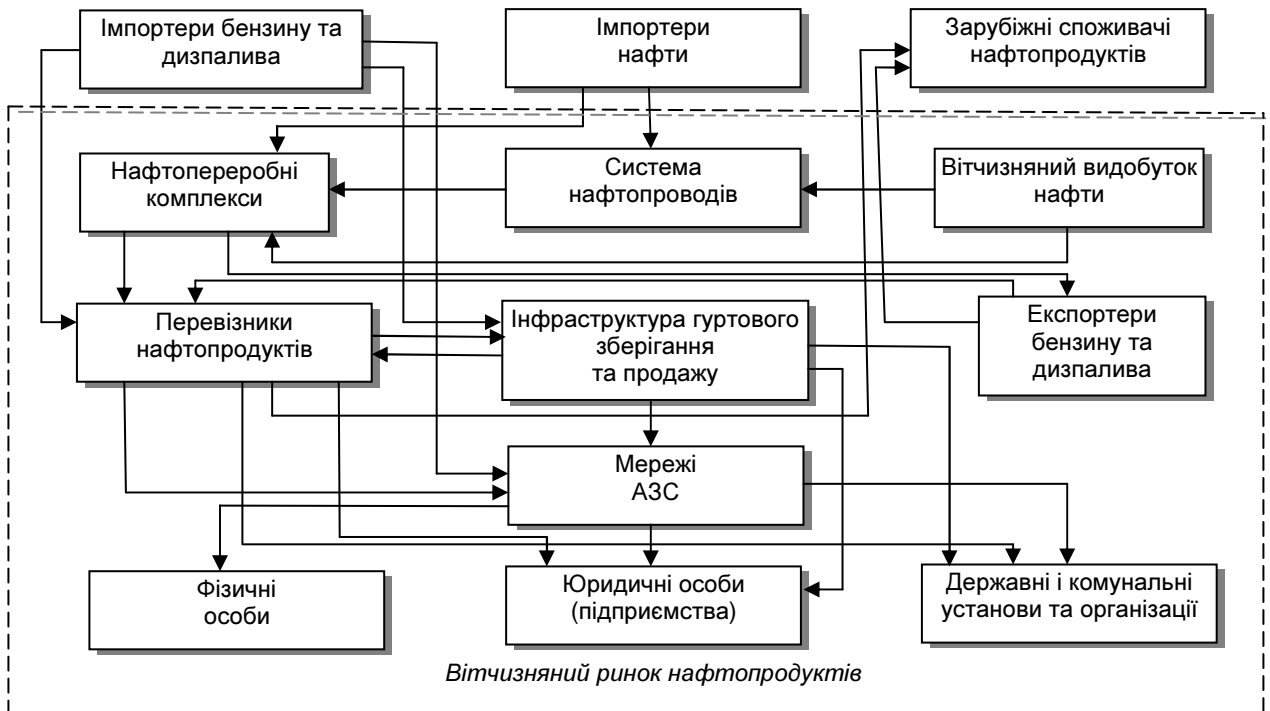
**Постановка завдання.** Метою статті є проведення аналізу системи взаємного впливу вітчизняного ринку автомобільного пального та галузей національної економіки та визначення на цій основі можливостей посилення ефективних міжгалузевих та міжтериторіальних зв'язків в економіці України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Для обґрунтування значення вітчизняного ринку автомобільного пального для галузей національної економіки передусім доцільно визначити ключових учасників цього ринку. Найголовнішими суб'єктами вітчизняного ринку світлих нафтопродуктів є (рис. 1): вітчизняні виробники пального (нафтопереробні підприємства); імпортери нафти, бензину та дизпалива; гуртові бази із зберігання пального; роздрібні місця продажу пального (АЗС); перевізники пального (нафтопроводи, бензовози, залізниця тощо); споживачі-власники легкових автомобілів (фізичні та юридичні особи), сільськогосподарської техніки, комерційні перевізники (у тому числі експортери), державні установи та організації.

На нашу думку, центральним елементом ринку автомобільного пального є споживачі, а метою виробників та постачальників пального має стати задоволення їх потреб та запитів, покращання якісних стандартів їх обслуговування. Вказане посилюється ще й тим, що витрати на власний транспорт та транспортні послуги з пасажирських перевезення складають сьогодні 4% від загальних споживчих видатків населення України [4].

Товарна структура ринку автомобільного пального складається з декількох сегментів, які можна умовно поділити на сегменти традиційного та альтернативного видів палива. При цьому, найважливішим традиційним видом пального є світлі нафтопродукти (бензин та газойль), на долю яких припадає понад 90% продаж на вітчизняному роздрібному ринку. Головними товарними групами ринку альтернативного автомобільного пального є: стиснений та скраплений газ (близько 9% продажів роздрібного ринку); біопаливо – біоетанол та біодизель (менше 1% продажів); електроенергія (ринку перебуває на стадії зародження); водень; інші види пального, отриманого з відходів нафтохімічної продукції, вугілля тощо (зароджуються передумови для формування ринку).

<sup>1</sup>Науковий керівник: Яхно Т. П. – к.е.н., доцент



**Рис. 1. Суб'єкти вітчизняного ринку світлих нафтопродуктів та система взаємозв'язків між ними**  
 Джерело: побудовано авторами

Характеризуючи сировинні ресурси виробництва нафтопродуктів в Україні, необхідно зазначити, що основою виробництва пального є насамперед нафта імпортного виробництва, а також нафта з вітчизняних родовищ. На території України найбільші родовища нафти знаходяться у Передкарпатті, Дніпровській та Донецькій обл., а загалом згідно з державним балансом в нашій країні нараховується понад 130 родовищ нафти, найбільші з яких знаходяться на шельфі Чорного і Азовського морів. Балансові запаси нафти і газового конденсату в Україні становлять близько 120 млн. т при щорічному видобутку на рівні 3,5 т [4], а згідно даних British Petroleum, за обсягами розвіданих запасів нафти Україна займає 54 місце у світі [14]. Отже, Україна лише на 10-12% забезпечена нафтою власного виробництва.

На вітчизняному ринку реалізуються нафтопродукти власного видобутку та імпортні. Вітчизняне виробництво зосереджено у шести регіонах, де функціонують такі нафтопереробні підприємства: ВАТ "Лисичанськнафтооргсинтез" (м. Лисичанськ, Луганська обл.), ВАТ "Лукойл-Одеський НПЗ" (м. Одеса), ВАТ "Нафтопереробний комплекс "Галичина" (м. Дрогобич, Львівська область), ВАТ "Нафтохімік Прикарпаття" (м. Надвірна, Івано-Франківська область), ЗАТ "Укртатнафта" (м. Кременчук, Полтавська область) та ВАТ "Херсоннафтопереробка" (м. Херсон). Найбільш суттєвими проблемами розвитку вітчизняного виробництва пального визначимо посилення конкуренції зі сторони імпортерів автомобільного пального, практично повну залежність від імпортних поставок сировини, надмірний вплив іноземного (передусім, російського) капіталу на промислову політику у цій галузі, застарілі матеріально-технічна база та обладнання, низький рівень завантаження переробних потужностей.

На нашу думку, первинною ланкою вітчизняного ринку автомобільного пального є мережа АЗС, а також виробничий комплекс нафтопереробних підприємств. Таким чином, у системі ринку пального можна виокремити базові сфери, в яких створюється і через які реалізовується продукція, та забезпечуючі підгалузі, які створюють послуги та основні засоби, необхідні для ефективного функціонування центральних елементів ринку (технологічне забезпечення НПЗ, обладнання для АЗС, інфраструктура зберігання та гуртового продажу нафтопродуктів, транспортування тощо). При цьому світовий досвід доводить [5], що найефективнішою моделлю розвитку ринку пального є формування вертикально-інтегрованих систем на основі поєднання в межах однієї корпорації видобувної, переробної, виробничої та збутової діяльності.

Важливу роль у розвитку вітчизняної ринкової інфраструктури відіграє мережа АЗС, які розміщені на автомобільних магістралях міжнародного та внутрішнього значення, у містах, селах та інших населених пунктах, на території великих виробничих та транспортних комплексів. Станом на початок 2013 р. в Україні нараховувалось 7659 АЗС, через які реалізовувались світлі нафтопродукти (бензин та газойлі), скраплений та стиснений газ [4]. При цьому, 3645 АЗС, які працювали під 39 брендами, мали основним напрямом спеціалізації продаж світлих нафтопродуктів. Наголосимо, що сьогодні відбувається процес модернізації АЗС у сучасні комплекси, на яких надається широке коло супутніх послуг власникам автомобільного транспорту (громадського харчування, автомобільного сервісу тощо).

Саме інфраструктура роздрібного збуту дозволяє ефективно взаємодіяти ринку автомобільного пального та іншим галузям національної економіки. При цьому формування ефективних взаємозв'язків повинні базуватися на дотриманні принципів уникнення монополізації та спрощення логістичного просування продукції. До головних соціально-економічних функцій, які повинна виконувати сучасна інфраструктура роздрібного продажу автомобільного пального, віднесемо:

- створення системи ефективних зв'язків між виробниками, роздрібною мережею і кінцевими споживачами пального;
- забезпечення високої якості продукції та культури обслуговування фізичних та юридичних осіб;
- забезпечення територіальної доступності продажу пального;
- формування системи обміну інформацією між кінцевими споживачами, виробниками та постачальниками пального;
- налагодження ефективної логістики та транспортування продукції;
- дотримання високих стандартів екологічної безпеки при реалізації пального.

Таким чином, виходячи із структури учасників ринку автомобільного пального та їх функцій, можна визначити наступні ефекти, які він приносить для національної економіки:

- формування взаємних зв'язків між ключовими вітчизняними товарними ринками товарів та послуг;
- постачання населення, підприємств та державних установ автомобільним паливом;
- надання населенню та юридичним особам супутніх послуг при АЗС (роздрібна торгівля товарами першої необхідності, послуги громадського харчування, автомийок, автосервісу тощо);
- забезпечення безперебійного функціонування ключових галузей національної економіки;
- здійснення податкових відрахувань суб'єктів ринку до державного бюджету (за рахунок діяльності НПК, мереж АЗС, суб'єктів інфраструктури гуртового зберігання, продажу та транспортування пального, нафтопроводів, імпортерів та експортерів світлих нафтопродуктів);
- формування та обслуговування інфраструктури автомобільних доріг та транспортних коридорів, які проходять через Україну;
- забезпечення високого рівня зайнятості на підприємствах, що є суб'єктами ринку;
- посилення енергетичної, а також продовольчої та екологічної безпеки України.

Отже, функціонування ринку автомобільного пального забезпечує досягнення таких типів ефекту для економіки України, як економічного, соціального, організаційного та інтеграційного.

Вітчизняний нафтопереробний комплекс на макроекономічному рівні має значний вплив на формування ВВП, забезпечення зайнятості, надходження до державного бюджету. Наголосимо, що рівень середньої заробітної плати на підприємствах з виробництва продуктів нафтоперероблення є найвищим серед інших видобувних та переробних галузей України – 5202 грн. у сфері видобутку нафти за 2012 р. та 4165 грн. – у галузі виробництва продуктів нафтопереробки [4].

Розглянемо значення вітчизняного ринку пального для ключових галузей національної економіки. Згідно з даними офіційної статистики [4], в Україні за 2012 р. було спожито 5,061 млн. т бензину та 6,195 млн. т дизельного пального. Найбільшими споживачами бензину та дизельного пального в економіці України є сільське господарство, мисливство та лісове господарство (26,9% від загальних обсягів споживання), галузь транспорту та зв'язку (25,9%), переробна промисловість (14,2%), будівництво (9,1%), добувна промисловість (7,4%), сфера торгівлі та побутового обслуговування (6,9%) та сфера виробництва та розподілу електроенергії, газу та води (2,7%). Звернемо увагу, що, насамперед, це галузі, які формують економічну безпеку держави (продовольчу, енергетичну, виробничу та зовнішньоекономічну) і забезпечують населення товарами першої необхідності.

Вітчизняний ринок світлих нафтопродуктів відіграє вирішальну роль у ресурсному забезпеченні АПК. Зважаючи, що загальна потреба у світлих нафтопродуктах у сільському господарстві на 2013 р. становить 1721,62 тис. т [4], найбільший попит в аграрній сфері спостерігається на дизельне пальне (79,7% від загальної потреби), а на потребу в бензині припадає 20,3%. При цьому, пальне використовується, насамперед, для осінніх та весняних польових робіт (відповідно 35,6% та 29,6 від загальних витрат пального) та збирання ранніх зернових та зернобобових (35,1%). У регіональному вимірі найбільшими споживачами світлих нафтопродуктів у сільському господарстві є Дніпропетровська (8,6% від загальноукраїнських обсягів споживання), Полтавська (7,4%), Вінницька (7,1%), Одеська (6,7%), Київська (6,2%) та Харківська (6,2%) області.

Протягом останніх років на вітчизняному ринку автомобільного пального спостерігається постійне зростання цін на пальне, незважаючи на їх падіння на світових ринках (наприклад, під час світової фінансової кризи 2008-2009 рр., коли світові ціни зменшились удвічі [10; 15]). Тому має місце постійне підвищення внутрішніх цін на світлі нафтопродукти, що призводить до зростання витрат у всіх галузях виробництва і, як наслідок, підвищення цін на споживчі товари першої необхідності та поглиблення структурних диспропорцій на внутрішньому споживчому ринку.

Таким чином, ринок автомобільного пального забезпечує формування системи ефективних взаємозв'язків між ринком, різними галузями національної економіки та сферою торгівлі. Апопій В.В. [2, с. 80-100] виділяє 4 групи зв'язків, що формуються між промисловими комплексами та сферою торгівлі (міжгалузеві, регіональні та міжрегіональні, територіально-виробничі та господарські).

Спираючись на цю класифікацію зв'язків, можна стверджувати, що завдяки ринку автомобільного пального формуються наступні види взаємозв'язків між ним та іншими галузями і секторами національної економіки: господарські; територіально-виробничі; регіональні та міжрегіональні; міжгалузеві; технологічні; маркетингові та інформаційні; коопераційні та інтеграційні (вертикальні та горизонтальні); соціальні; екологічні.

Зазначимо, що вплив вітчизняного ринку автомобільного пального не завжди є позитивним на інші ринки товарів та послуг. З одного боку, ринок пального є джерелом ресурсної бази для різних галузей національної економіки, а з іншого боку, зростання цін на пальне призводить до збільшення собівартості продукції, що призводить до зростання цін і негативно позначається на попиті.

**Висновки з даного дослідження.** Ефективна взаємодія вітчизняного ринку автомобільного пального та галузей національної економіки ускладнюється цілою низкою проблем внутрішнього та зовнішнього характеру, серед яких ключовими є нестабільна цінова кон'юнктура на внутрішньому та зовнішньому ринках, намагання іноземного капіталу впливати на економічні процеси та непрозорість економічних відносин на цьому ринку, необхідність оновлення основних фондів та технологічного переоснащення нафтопереробних підприємств, неефективність державного регулювання ринку пального на загальнодержавному та регіональному рівнях. Таким чином, посилюється необхідність систематизації чинників формування конкурентного середовища на вітчизняному ринку світлих нафтопродуктів, розробки механізму дієвого впливу на ефективність обслуговування та задоволення потреб споживачів пального. Формування ефективних взаємозв'язків між ринком автомобільного пального та іншими ринками й галузями національної економіки вимагає вивчення та адаптації зарубіжного досвіду у цій сфері. Тому перспективами досліджень у цьому напрямі є проведення системного аналізу моделей розвитку, державного регулювання і стимулювання ринку автомобільного пального зарубіжних країн, а також вплив на його збалансованість з боку різноманітних інституцій та ТНК.

#### Література

1. Антикризисные стратегии развития региональной энергетики / [Е.В. Оборина, Д.В. Волошин, С.Г. Ажнакин, К.Э. Шурда]. – Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2010. – 246 с.
2. Апопій В.В. Внутрішня торгівля та АПК України: ефективність взаємодії [Текст] : монографія / В.В. Апопій. – Л. : Видавництво Львівської комерційної академії, 2007. – 368 с.
3. Бурлака В. Г. Інвестиційні проблеми нафтопереробної промисловості України : автореф. дис... канд. екон. наук: 08.07.01 / В. Г. Бурлака ; НАН України. Ін-т економіки. – К., 2001. – 20 с.
4. Дані Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua).
5. Дорожкіна М.С. Світові тенденції та перспективи розвитку ринку нафти та нафтопродуктів / М.С. Дорожкіна // Міжнародна економічна політика. – 2006. – № 5. – С. 57-85.
6. Новий курс: реформи в Україні. 2010-2015. Національна доповідь / за заг. ред. В.М. Гейця [та ін.]. – К. : НВЦ НБУВ, 2010. – 232 с.
7. Максишко Н.К. Аналіз прогнозованості динаміки світових цін на нафту та природний газ / Н.К. Максишко, С.С. Чеверда // Вісник Запорізького національного університету. – 2010. – № 2(6). – С. 122-129.
8. Мамзелєв Д.В. Роль паливно-енергетичного комплексу у формуванні енергетичної безпеки України / Д.В. Мамзелєв // Економіка і регіон. – 2005. – № 4 (7). – С. 135-139.
9. Остапко А.М. Розвиток нафтового сектору України в умовах глобалізації у контексті забезпечення економічної безпеки / А.М. Остапко, О.В.Лапан // Культура народів Причорномор'я. – 2008. – № 151. – С. 77-81.
10. Паливно-енергетичні ресурси України. Статистичний збірник. – Київ: Державний комітет статистики України. – 2009. – 444 с.
11. Подолець Р.З. Енергетичне моделювання: іноземний досвід і напрями перспективних досліджень в Україні / Р.З. Подолець // Економіка і прогнозування. – 2006. – № 1. – С. 126-140.
12. Управління капіталом бренду підприємства на роздрібному ринку нафтопродуктів : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / О. Я. Малинка ; Івано-Франків. нац. техн. ун-т нафти і газу. – Івано-Франківськ, 2010. – 18 с.
13. Шпак О.Г. Нафта і нафтопродукти : монографія / О.Г. Шпак. – К. : Ясон. – 2000. – 370 с.
14. BP Energy Outlook 2030. – January 2013. – London: BP, 2013. – 86 P.
15. Latest oil price and historic charts [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.thisismoney.co.uk/oil-price>.
16. Yerina A. Price dynamics on the mineral oil market: reasons and consequences for the Ukrainian economy / 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.