ЛЬВІВСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра Міжнародних економічних відносин

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

Перспективи розвитку зовнішньої торгівлі України автомобільним пальним

Виконала: здобувачка вищої освіти
ступеня магістра ОПП Міжнародних економічних відносин
спеціальності “Міжнародні економічні відносини”

_____ _____Суханова Адріана Василівна___
(підпис) (прізвище, ім'я, по батькові)

_____ Науковий керівник _____Семів С.Р.__
(підпис) (прізвище та ініціали)

Львів – 2025

ЛЬВІВСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Інститут, факультет Міжнародних економічних відносин та інформаційних технологій
Кафедра Міжнародних економічних відносин
Рівень вищої освіти __другий_____
Ступінь вищої освіти __магістр_____
Спеціальність 292 "Міжнародні економічні відносини"

Освітньо-професійна програма "Міжнародні економічні відносини"

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри міжнародних економічних відносин
_____ проф. В.О. Шевчук
"____" _____20___року

ЗАВДАННЯ

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТА

_____Суханова Адріана Василівна_____
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи _«Перспективи розвитку зовнішньої торгівлі України автомобільним_____ пальним»_____
керівник роботи __С.Р. Семів, проф., к.е.н._____,
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)
затверджені наказом вищого навчального закладу від "___"_____20__року №___
2. Термін подання студентом роботи _____
3. Вихідні дані до роботи _публікації вітчизняних та зарубіжних вчених, статистична інформація Державної служби статистики, Міністерства фінансів, Міністерства палива та енергетики, а також офіційні матеріали міжнародних організацій. _____
4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)_____
Фактори формування сучасної моделі розвитку зовнішньої торгівлі автомобільним пальним; Аналіз ефективності вітчизняної зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами; Обгрунтування перспективної моделі розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі автомобільним пальним_____
5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)
Динаміка зовнішньої торгівлі України сирою нафтою та світлими нафтопродуктами; Регіональні структура вітчизняного імпорту світлих нафтопродуктів; Портфельна матриця привабливості та конкурентних позицій вітчизняних підприємств на зарубіжних ринках при експорті світлих нафтопродуктів._____
6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
Перший	Семів С.Р.		
Другий	Семів С.Р.		
Третій	Семів С.Р.		

7. Дата видачі завдання_____

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Термін виконання етапів роботи	Примітка
1	Затвердження плану кваліфікаційної роботи та складання графіку виконання роботу		
2	Ознайомлення з літературою з теми дослідження та збір вторинної інформації		
3	Написання першого розділу кваліфікаційної роботи		
4	І проміжний контроль виконання кваліфікаційної роботи на кафедрі		
5	Написання другого розділу кваліфікаційної роботи та проведення власного дослідження		
6	Написання третього розділу кваліфікаційної роботи		
7	ІІ проміжний контроль виконання кваліфікаційної роботи на кафедрі		
8	Написання вступу, висновків і представлення роботи науковому керівнику на попередню перевірку		
9	Представлення роботи на кафедру з урахуванням доробок у відповідності з зауваженнями керівника		
10	Попередній захист кваліфікаційної роботи на кафедрі		
11	Усунення виявлених недоліків		
12	Захист кваліфікаційної роботи в ЕК		

Студент _____ Суханова А. В.
(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник роботи _____ Семів С. Р.
(підпис) (прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

Суханова А. В. Перспективи розвитку зовнішньої торгівлі України автомобільним пальним. – Рукопис.

Кваліфікаційна робота на здобуття вищої освіти ступеня "магістр" за освітньо-професійною програмою "Міжнародні економічні відносини" зі спеціальності "Міжнародні економічні відносини". – Львівський торговельно-економічний університет. Львів. 2025.

У роботі розглянуто особливості розвитку вітчизняного ринку автомобільного пального та обґрунтовано перспективну модель розвитку зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами.

В першому розділі розглянуто ключові чинники формування сучасної моделі зовнішньої торгівлі автомобільним пальним. Описано історичні передумови та наслідки відсутності послідовної державної політики у галузі нафтопереробки. Зроблено стислий огляд методичних підходів до аналізу конкурентоспроможності експортерів світлих нафтопродуктів. Стисло охарактеризовано зарубіжний досвід державної підтримки експортерів.

В другому розділі емпірично оцінено ефективність вітчизняної зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами. За допомогою індексу виявлених відносних переваг (RSA) визначено найбільш перспективні ринки збуту для національних експортерів нафтопродуктів. Проведено експертний аналіз рівня привабливості ринків та конкурентоспроможності вітчизняних виробників на цих ринках. За результатами аналізу побудовано портфельну матрицю. Також розглянуто загальні тенденції та проблеми нафтопереробної галузі, які перешкоджають виходу вітчизняної продукції на міжнародні ринки, проведена оцінка внутрішніх та зовнішніх чинників, які мають вирішальний вплив на стабільне функціонування та розвиток національного ринку автомобільного пального. З метою оцінки впливу зовнішніх факторів на експортну діяльність світлими нафтопродуктами було проведено аналіз множинної лінійної регресії.

У третьому розділі розглянуто напрями державної політики у галузі нафтопереробки та рекомендації щодо розробки ефективної моделі функціонування зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами. Обґрунтовано доцільність проведення політики імпортозаміщення на вітчизняному ринку пального. Визначено можливі заходи для стимулювання розвитку нафтопереробної промисловості в умовах сучасних викликів.

На основі проведених теоретичних та емпіричних досліджень зроблено висновки щодо актуальної ситуації на вітчизняному ринку автомобільного пального та перспектив розвитку зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами.

Ключові слова: зовнішня торгівля, нафтопереробна промисловість, автомобільне пальне, експорт світлих нафтопродуктів.

ANOTATION

Sukhanova A. Prospects for the development of Ukraine's foreign trade in automotive fuel. – Manuscript.

Qualification thesis in partial fulfilment of the requirements for the Master's Degree in educational and professional program "International Economic Relations" in the field of International Economic Relations. – Lviv University of Trade and Economics. Lviv. 2025.

This study explores the features of the development of the domestic automotive fuel market and substantiates a promising model for the development of foreign trade in light petroleum products.

The Chapter 1 describes the key factors in the formation of the modern model of foreign trade in automotive fuel. The historical prerequisites and consequences of the lack of a consistent state policy in the field of oil refining are described. A brief overview of methodological approaches to analyzing the competitiveness of exporters of light petroleum products is provided. Foreign experience in state support for exporters is briefly characterized.

In the chapter 2, the effectiveness of the domestic foreign trade in light petroleum products is empirically evaluated. Using the Representational Similarity Analysis (RSA), the most promising sales markets for national exporters of petroleum products are identified. An expert analysis of the level of attractiveness of markets and the competitiveness of domestic producers in these markets is conducted. Based on the results of the analysis, a portfolio matrix is constructed. Also the general trends and problems of the oil refining industry that prevent domestic products from entering international markets are considered, and an assessment of internal and external factors that have a decisive impact on the stable functioning and development of the national automotive fuel market was carried out.

In order to assess the impact of external factors on light petroleum product export activity, a multiple linear regression analysis was conducted.

The Chapter 3 considers the directions of state policy in the oil refining industry and recommendations for developing an effective model for the functioning of foreign trade in light petroleum products. The feasibility of implementing an import substitution policy in the domestic fuel market is substantiated. Possible measures are identified to stimulate the development of the oil refining industry in the face of modern challenges.

Based on conducted theoretical and empirical research, conclusions are drawn regarding the current situation in the domestic automotive fuel market and the prospects for the development of foreign trade in light petroleum products.

Key words: foreign trade, oil refining industry, automotive fuel, export of light petroleum products.

ЗМІСТ

ВСТУП..... 7

РОЗДІЛ 1. ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ СУЧАСНОЇ МОДЕЛІ ЗОВНЯШНЬОЇ ТОРГІВЛІ АВТОМОБІЛЬНИМ ПАЛЬНИМ..... 11

1.1. Чинники формування сучасної моделі розвитку вітчизняного ринку автомобільного пального 11
1.2. Методичні підходи до аналізу міжнародної конкурентоспроможності експотртерів автомобільного пального 19
1.3. Зарубіжний досвід державної підтримки та стимулювання експорту автомобільного пального 30
Висновки до розділу 1 39

АРОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ВІТЧИЗНЯНОЇ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ СВІТЛИМИ НАФТОПРОДУКТАМИ 42

2.1 Загальні тенденції та проблеми розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі автомобільним пальним..... 42
2.2. Емпірична оцінка ефективності вітчизняної зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами 57
2.3. Оцінка впливу зовнішніх чинників на розвиток вітчизняного ринку світлих нафтопродуктів..... 64
Висновки до розділу 72

РОЗДІЛ 3. ОБҐРУНТУВАННЯ ПЕРСПЕКТИВНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ АВТОМОБІЛЬНИМ ПАЛЬНИМ 75

3.1. Перспективи розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами..... 75
3.2. Обґрунтування моделі імпортозаміщення на вітчизняному ринку автомобільного пального 87
Висновки до розділу 100

ВИСНОВКИ 102

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 107

Додатки..... Помилка! Закладку не визначено.

ВСТУП

Актуальність теми. На сьогоднішній день нафта та продукти її переробки відіграють ключову роль у розвитку світової економіки, будучи невід'ємною частиною глобального поділу праці та виробництва. Нафтовий ринок є простором, де переплітаються інтереси численних держав світу.

Основний асортимент цього ринку складають світлі (дизельне паливо, бензин для автомобілів) та темні (паливні мазути, мастильні матеріали) нафтопродукти, а рівень цін на них суттєво впливає на економічну та соціальну політику розвинених країн.

Для України міжнародна економічна діяльність є одним із ключових напрямів державної політики, що сприяє розвитку вигідної торгівлі та створенню сприятливого інвестиційного середовища. Україна має значний внутрішній ринок споживання нафтопродуктів, а також розвинені традиції в сфері нафтопереробки, володіючи надлишковими потужностями, здатними виробляти конкурентоспроможну продукцію для експорту. Україна завжди мала вагомий експортний потенціал і зберігає його донині.

Зовнішня торгівля світлими нафтопродуктами, зокрема автомобільним паливом, відкриває широкі перспективи для сталого зростання економіки країни, поповнення державного бюджету, створення нових робочих місць і підвищення рівня добробуту населення.

Актуальність цієї проблеми пояснюється нагальною потребою у вивченні основних тенденцій і викликів сучасної моделі зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами, а також у визначенні інноваційних шляхів розвитку такого важливого напряму, як експорт автомобільного пального.

Тенденції національного та зовнішнього ринків нафти та нафтопродуктів нафтопродуктів та окремі аспекти розвитку експортної діяльності підприємств даної галузі досліджувалися у роботах таких вітчизняних вчених: А. Григорьєвої, О. Маслака, В. Харука, Я. Жаліла, Г. Рябцева, В. Точиліна, К. Кантур, А. Лондарєва, А. Єріна, В. Лесик, В.

Оліфіров, А. Остапко, Д. Ротар, Г. Бурлаки, С. Дорогунцова, Л. Кузнєцової, В. Омельченка, В. Саприкіна, А. Сухорукова, О. Шпака, М. Стреніна.

Вагомий вклад у вивчення питань, пов'язаних із розвитком національного та зовнішнього ринків нафтопродуктів, а також взаємодії ринку автомобільного пального із секторами національної економіки, зробили такі українські економісти, як В.Г. Бурлака, М.С. Дорожкіна, А.М. Єріна, Н.К. Максишко, О.Я. Малинка, Д.В. Мамзелєв, О.В. Оборіна, А.М. Остапко, Р.З. Подолець, О.Г. Шпак та інші.

Проте, питання впливу змін кон'юнктури внутрішнього та зовнішнього ринків автомобільного пального на розвиток галузей національного господарства, а також можливі позитивні й негативні наслідки таких процесів для експортної діяльності підприємств стратегічних секторів економіки, досліджено поки що недостатньо.

Мета та завдання дослідження. Метою кваліфікаційної роботи є обґрунтування стратегічних напрямів розвитку зовнішньої торгівлі України автомобільним пальним з урахуванням сучасних тенденцій світового ринку та можливостей національної нафтопереробної галузі.

Для досягнення поставленої мети визначено та вирішено такі завдання:

- визначити чинники формування сучасної моделі розвитку вітчизняного ринку автомобільного пального;

- узагальнити основні методичні підходи до аналізу міжнародної конкурентоспроможності експортерів світлих нафтопродуктів;

- дослідити міжнародний досвід державної підтримки та стимулювання експорту;

- провести детальний аналіз тенденцій та головних проблем розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі автомобільним пальним;

- здійснити емпіричну оцінку ефективності вітчизняної зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами;

- . оцінити вплив зовнішніх чинників на розвиток вітчизняного ринку світлих нафтопродуктів;

- оцінити перспективи розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами;

- обґрунтувати модель імпортозаміщення на вітчизняному ринку автомобільного пального;

Об'єктом дослідження є процеси розвитку експортної діяльності України в системі міжнародної торгівлі автомобільним пальним.

Предметом дослідження є визначення можливостей та перспектив розвитку зовнішньої торгівлі України світлими нафтопродуктами в умовах сучасних викликів.

Інформаційною базою дослідження є періодичні видання, наукові статті та монографічні дослідження науковців, статистична та аналітична інформація Державної служби статистики, Міністерства фінансів, Міністерства палива та енергетики, НАК "Нафтогаз України", інформація мережі Інтернет, а також міжнародних організацій (Організації країн експортерів нафти (OPEC), Міжнародний валютний фонд, Світова організація торгівлі).

Методи дослідження. При проведенні дослідження використовувалися такі методи: RCA-аналіз при процесі аналізу загальних тенденцій та проблем розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі автомобільним пальним; аналіз на основі множинної лінійної регресії при процесі оцінки залежності експорту нафтопродуктів від динаміки світових цін на нафту та обмінного курсу; SWOT-аналіз – при процесі оцінки підприємств нафтопереробного комплексу України, обґрунтування перспективної моделі розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами та обґрунтування доцільності введення імпортних на автомобільне пальне на території України; а також такі загальнонаукові методи як діалектичний метод, пізнання та метод системного підходу.

Наукова новизна дослідження полягає в обґрунтуванні ключових стратегічних напрямів розвитку зовнішньої торгівлі України автомобільним пальним та моделі імпортозаміщення на вітчизняному ринку світлих

нафтопродуктів, яка враховує потенціал внутрішнього виробництва та враховує сучасні виклики. На основі цього запропоновано комплекс заходів, спрямованих на розвиток вітчизняної зовнішньої торгівлі автомобільним пальним.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що основні теоретичні положення, практичні рекомендації та висновки, сформульовані на основі результатів дослідження, можуть слугувати методологічною основою для органів державного та промислового управління у процесі розробки та обґрунтування перспективної моделі розвитку національної зовнішньої торгівлі автомобільним паливом.

Структура та обсяг кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційна робота складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, шести додатків. Загальний обсяг роботи становить 130 сторінок, з них основного тексту – 104 сторінки. Робота містить 13 рисунків, 22 таблиці, 8 формул. Список використаних джерел налічує 102 найменування.

РОЗДІЛ 1
ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ СУЧАСНОЇ МОДЕЛІ ЗОВНЯШНЬОЇ ТОРГІВЛІ АВТОМОБІЛЬНИМ ПАЛЬНИМ

1.1. Чинники формування сучасної моделі розвитку вітчизняного ринку автомобільного пального

Нафта та продукти її переробки займають ключову позицію в розвитку глобальної економіки. Ще з 70-х років XX століття нафта стала основним енергоносієм і стратегічним товаром, що суттєво впливає на економічний розвиток держав та стимулює зростання окремих її секторів. Тому ситуація на ринку нафти і нафтопродуктів привертає значну увагу як світового бізнесу, так і політики. Саме цей ринок демонструє всю повноту різноманітності та суперечностей у глобальному господарстві, виявляючи як його сильні сторони, так і слабкі місця, а також підсумки діяльності його окремих учасників.

До початку 2000-х років Україна забезпечувала економіку пальним, власного виробництва. Володіючи потужною нафтопереробною промисловістю і за умови грамотного розподілу джерел постачання нафти, Україна могла б стати ключовим експортером продуктів нафтопереробки до європейських країн. Проте ця галузь опинилася у кризовому стані через тривалу залежність від економіко-енергетичної політики та понад 70 років негативного впливу з боку країни-сусіда.

Усього за пару десятиліть Україна перетворилася з держави, яка мала надлишкові нафтопереробні можливості та виступала експортером даної продукції, на країну, що більш ніж на 80% залежить від імпорту нафтопродуктів. Попри численні проєкти українських чиновників, так і не були створені стратегічні запаси нафти та її похідних. Більше того внаслідок відсутності необхідного технічного контролю та модернізації, на сьогодні

вітчизняні заводи з переробки нафти вважаються одними з найбільш застарілих у світі.

Відповідно до результатів досліджень та аналізу Науково-технічного центру «Психєя» [49] у сучасній історії вітчизняної нафтопереробної галузі можна виділити такі чотири основні етапи:

- Радянський період (до 1991 р.). Вітчизняні нафтопереробні підприємства працювали з максимальною потужністю, виготовляючи величезну кількість продукції, яка суттєво перевищувала потреби внутрішнього ринку. З огляду на те, значна частка нафтопродуктів експортувалася закордон (перш за все до країн-учасниць Варшавської угоди). До прикладу, у 1985 році українські підприємства переробили 59,4 млн т нафти, виготовили 10,0 млн т бензину, 14,6 млн т дизельного палива, 25,5 млн т товарного мазуту.
- Пострадянський період (1991–1999 рр.). Цей період характеризується стрімким скороченням обсягів нафтопереробки. Після розпаду СРСР майже весь видобуток нафти залишився на території РФ, тоді як в Україні зосередились значні потужності з переробки, які переважно використовувалися для підготовки сировини до експорту в європейські країни. Це призвело до рекордно низьких рівнів виробництва обсяги первинної переробки нафти скоротились майже у сім разів, виробництва бензину та дизельного палива більш ніж у п’ять разів, а мазуту – у дев’ять. Виробництво нафтопродуктів знизилося до критичних показників, які фактично не задовольняли внутрішній попит (за винятком мазуту).

З іншого боку, виникла проблема якості та асортименту нафтопродуктів, які були призначені як для експорту, так і для внутрішнього використання. Це обумовило необхідність модернізацію виробничих потужностей та реструктуризацію галузі. Така проблема була спільною для всіх нафтопереробних підприємств пострадянського простору й у більшості новоутворених країн вирішувалася за умов значного впливу з боку монопольного постачальника сировини – РФ.

Проте, до прикладу, Литві вдалося зберегти контроль над Мажейкяйським НПЗ, навіть попри спроби РФ у 2000 році зупинити поставки нафти. Після придбання контрольного пакету акцій підприємства компанією ЮКОС було здійснено його модернізацію. Завдяки цьому Литва тепер володіє НПЗ, що відповідає європейським стандартам, із глибиною переробки понад 90%. Підприємство випускає бензин і дизельне паливо, які відповідають сучасним європейським стандартам та нормам. Незадовільна ситуація з якістю палива на деяких НПЗ тривалий час підтримувалася практикою надання державного дозволу на виробництво низькоякісного та, відповідно, шкідливого палива. Це паливо використовувалося, зокрема, для потреб під час посівних і збиральних кампаній.

Починаючи з 1995 року, в Україні поступово відбувалася реорганізація галузі нафтопереробки. Три крупні підприємства були приватизовані та фактично опинилися під контролем російських нафтових компаній: Одеський НПЗ – російської «ЛУКойл», Лисичанський – російсько-британської «Тюменська нафтова компанія-British Petroleum (ТНК-ВР)». Пакет акцій Херсонського НПЗ були придбані ЗАТ «Торговий дім Укрнафтопродукт», яке відразу передало управління підприємством російській компанії «Группа-Альянс».

- Постприватизаційний період (2000-2010 рр.). Внаслідок приватизаційного процесу чотирьох нафтопереробних заводів стан галузі суттєво покращився. Лише за один рік обсяги переробки Лисичанського нафтопереробного заводу збільшились в 11 разів, виробництво дизпалива – у 8 разів, а бензину – у 14. У 2002 році внутрішнє виробництво повністю забезпечувало потреби внутрішнього ринку.

На перший погляд, приватизація підприємств зарубіжними компаніями, які володіли власними значними ресурсами нафти, виглядала досить обґрунтованою. Дійсно, починаючи з 2001 року, поставки сировини на заводи поступово зростали: з 8,5 млн тонн у 2000 році до понад 21 млн тонн у 2003-2004 роках.

Збільшення обсягів переробки нафти та випуску товарної продукції дало змогу майже повністю забезпечити внутрішній ринок власними ресурсами. До того ж, обсяги експорту нафтопродуктів також суттєво зросли.

Однак, невідповідність інвестиційних зобов'язань реальним потребам реконструкції та оновлення НПЗ, відсутність належного державного контролю за виконанням зобов'язань новими власниками, високий рівень тінізації нафтогазового сектора, а також відсутність політики щодо впровадження європейських стандартів якості палива призвели до того, що нові власники здебільшого обмежувалися підтриманням заводів у робочому стані. Основна частина інвестицій спрямовувалася на розширення інфраструктури збуту, зокрема на купівлю та будівництво АЗС.

Протягом п'яти років після приватизації більшість українських нафтопереробних заводів не зазнали реконструкції чи модернізації, а також не було впроваджено заходів для покращення якості палива. У той же час вітчизняний ринок нафтопродуктів опинився під контролем російських компаній. Якщо врахувати, що разом із приватизацією українських НПЗ були встановлені досить високі мита на імпорт нафтопродуктів, стає зрозумілим, що для цих підприємств були створені майже унікальні умови для розвитку без конкуренції і монополізації ринку.

Проте масштабна приватизація, яка здійснювалася на надто ліберальних умовах, стала руйнівною для галузі. Основними вимогами до нових власників було забезпечити збереження профілю підприємств, утримати чисельність персоналу, виплатити зарплати, погасити заборгованості та гарантувати постачання нафти у встановлених обсягах. Таким чином, вивівши заводи з кризи 1990-х років і користуючись ліберальними інвестиційними умовами разом із відсутністю належного державного нагляду, власники НПЗ згодом лише підтримували обладнання в робочому стані.

У результаті в нафтопереробній галузі не впроваджувалися сучасні технології, не було досягнуто європейських стандартів і не збільшувався

експорт світлих нафтопродуктів. Існувала думка, що інвестори, передусім російські, забезпечать підприємства всією необхідною кількістю сировини.

- Період занепаду (з 2011 р.). Світова економічна криза 2008–2010 років стала відправною точкою занепаду української нафтопереробної промисловості. У цей період у Європі припинили роботу 20 із 166 НПЗ, загальна продуктивність яких становила понад 134 млн тонн на рік. Водночас обсяги переробки нафти вітчизняними підприємствами протягом наступних кількох років скоротилися в п’ять разів. У 2016 році було виготовлено 0,8 млн тонн бензину, 0,7 млн тонн дизельного палива та 0,5 млн тонн мазуту. Зазначимо, що ці дані є орієнтовними, оскільки з 2014 року ПАТ «Укртатнафта» не надає Міністерству енергетики України та Державній службі статистики інформацію про обсяги продукції, виробленої Кременчуцьким НПЗ.

Окремо слід звернути увагу на швидке занепадання нафтовидобувної галузі України, яка могла б стати ключовим фактором для розвитку нафтопереробної промисловості та зменшення залежності від імпорту палива. Урядова Програма «Нафта і газ України до 2010 року», прийнята у 1995 році, передбачала збільшення видобутку нафти та газового конденсату з 4,2 млн тонн у 1995 році до 7,5 млн тонн у 2010-му. Однак ці плани не були реалізовані. До 2010 року видобуток, навпаки, значно скоротився до 3,5 млн тонн, а у 2020 році показники впали до 2,15 млн тонн.

Передача у 2017 році під управління структур, пов’язаних із проросійським політиком В.Медведчуком, стратегічного нафтопродуктопроводу «Самара — Західний напрямок» (українська ділянка довжиною 1433 км) заслуговує окремої уваги. У період з 2017 по 2019 рік цей трубопровід використовувався в інтересах згаданого народного депутата від ОПЗЖ, перекачуючи близько 2 млн тонн дизельного пального щороку, а також зазнав суттєвих пошкоджень. Президент України В.Зеленський заявив, що «знищено 400 км нафтопроводу» [50].

В. Омельченко [51, с. 34] влучно наголошує, що держава досить тривалий час втрачала контроль над критично важливою інфраструктурою у сфері транспортування нафти та її продуктів, водночас позбуваючись регулюючих функцій на ринку. Важливо зазначити, що вже більше ніж 15 років знищена система державного контролю за якістю палива. Основні органи виконавчої влади, такі як Міністерство енергетики, Міністерство економіки та Антимонопольний комітет, стикаються з браком компетентних кадрів, що унеможливлює ефективне виконання експертних функцій. Унаслідок цього урядові рішення часто ухвалюються під сильним впливом лобістів великих операторів ринку (нафтотрейдерів) та політиків-популістів.

Підтвердженням втрати державою суб'єктності можна вважати той очевидний факт, що станом на 23 лютого 2022 року Україна втратила понад 75% інфраструктури у секторі забезпечення нафтопродуктами. Зокрема, система нафтопродуктопроводів була майже повністю знищена ще до середини 1990-х років. Із шести нафтопереробних заводів в експлуатації залишився тільки Кременчуцький НПЗ, який працював лише на 20% від своєї проектної потужності. Технологічні можливості резервуарного парку істотно скоротилися через відсутність належного технічного обслуговування, а стратегічні запаси нафти та продуктів її переробки так і не були створені, незважаючи на численні плани українських урядів.

Вишневецька У 2022 році дефіцит пального на 90% був спричинений обстрілами та труднощами з доставкою, а лише 10-20% – високою вартістю. Як зазначає О. Вишневецька [11], український ринок нафтопродуктів залишається значною мірою залежним від імпорту, тому роздрібні ціни залежать від динаміки світових цін на нафту та курсу долара. У 2022 році обидва ці фактори спричинили здорожчання пального.

В. Омельченко [50] акцентує, що з середини 90-х років XX століття Україна поступово втрачала свою позицію на ринку нафтопродуктів, що призвело до формування картельної моделі ринку, яка остаточно сформувалася у період 2005-2008рр. Саме через це вітчизняний ринок

виявився неготовим оперативно диверсифікувати джерела постачання пального на початку повномасштабного вторгнення РФ в Україну. Протягом тривалого часу держава ігнорувала значення безпекового компонента у розвитку ринку нафтопродуктів, віддаючи перевагу виключно комерційним інтересам. Такий підхід призвів до руйнування значної частини системи забезпечення нафтопродуктами та унеможливив створення стратегічних резервів нафти та нафтопродуктів.

До позитивних змін у цьому секторі Омельченко [51] відносить те, що Україна стала першою європейською країною, яка на 100% відмовилася від постачань нафти й нафтопродуктів із РФ. Крім того, слід відзначити активні зусилля уряду у подоланні регуляторних бар'єрів, спрямовані на вирішення логістичних труднощів та підтримку укладання контрактів на імпорт нафтопродуктів для забезпечення потреб внутрішнього ринку.

На основі здійсненого аналізу Хілієнко І. Р. [76, с.104] зауважив, що критична ситуація в нафтопереробній промисловості України є наслідком декількох основних чинників: неефективної політики з боку держави, низького рівня конкурентоспроможності, технічної та технологічної відсталості українських підприємств, значної залежності від імпорту нафти з низькими якісними характеристиками та несприятливої інвестиційної політики.

Серед ключових проблем, що суттєво впливають на розвиток зовнішньої торгівлі України світлими нафтопродуктами, Рябцев [62, с.92] виділяє:

1. Відсутність ефективної політики держави. Єдина програма розвитку нафтопереробної галузі, створена у 1995 році, залишилася невиконаною; система контролю за якістю нафтопродуктів була зруйнована; держава не забезпечила належного нагляду за реалізацією інвестиційних проектів, а в новій Енергетичній стратегії недостатньо уваги приділено галузі.

2. Несприятливе законодавче середовище. Галузь характеризується значним рівнем тінізації та високими ризиками, що робить її непривабливою для інвесторів.

3. Недосконаліть тарифної та фіскальної політики. Концепція «вища якість – нижчі податки» не знаходить підтримки, а тарифи на транспортування нафтопродуктів є невиправдано високими.

4. Низька конкурентоспроможність та фінансові труднощі українських підприємств. За співвідношенням ціни та якості продукції, вітчизняні виробники не здатні конкурувати навіть з білоруськими постачальниками.

5. Залежність від імпорту нафти на тлі постійного скорочення обсягів її внутрішнього видобутку.

6. Брак стимулюючих та примусових заходів з боку держави, які могли б заохотити власників НПЗ до модернізації та реконструкції своїх виробничих потужностей.

Кузнєцова [38, с. 190] вказує, що однією з характерних особливостей української нафтопереробної галузі є фактично повна державна монополізація. Підприємства, які підконтрольні «НАК Нафтогаз», мають обмежені інвестиційні можливості та недостатні перспективи для розвитку. У той же час, у рамках ринкової економіки діяльність державної монополії створює негативні наслідки для забезпечення економічної стабільності підприємств цієї сфери.

На її думку, серед основних проблем, що спричиняють скорочення виробничих потужностей нафтопереробних підприємств в Україні, можна виділити значне навантаження на державний бюджет, критичне фінансове становище «НАК Нафтогаз», сильну залежність від імпортної нафти та нафтопродуктів, а також недостатні обсяги й низький рівень якості нафтопереробки. Окрім того, через зношеність мереж для транспортування нафти та газу існує значний ризик зменшення транзиту енергоресурсів через територію України.

І. Сірецька [67] підкреслює, що стан нафтового ринку України та ринку нафтопродуктів відображає характерні риси кризових явищ останніх років у галузі. Низький рівень платоспроможності населення призвів до зростання споживання дешевого палива. Водночас відсутність ефективного державного контролю за якістю продукції, поширення нелегального виробництва й продажу нафтопродуктів сприяли процвітанню тіньового сегменту ринку. Недоліки державної політики зумовили падіння конкурентоспроможності національних НПЗ, непрозорість роботи ринку нафтопродуктів, а також відсутність стимулів для модернізації та реконструкції підприємств, що, у свою чергу, стало причиною складної фінансової ситуації у галузі.

Таким чином, формування моделі зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами залежить не лише від політики країн-імпортерів української продукції, але значною мірою і від економічного стану держави, рівня розвитку національних НПЗ та дієвої державної політики, спрямованої на вдосконалення нафтопереробної галузі.

1.2. Методичні підходи до аналізу міжнародної конкурентоспроможності експортерів автомобільного пального

Сучасний світовий економічний простір формується під впливом постійних змін та динамічних торговельних взаємовідносин між державами. У цих умовах зростає значення конкуренції на ринках експорту. Інтенсивність конкурентних процесів на таких ринках демонструє, наскільки успішно держава здійснює зовнішньоторговельну діяльність і які переваги вона має у міжнародній економічній співпраці.

Однією з основних причин кризових явищ у вітчизняній нафтопереробній промисловості й економіці загалом є низький рівень конкурентоспроможності вітчизняної продукції.

О. Лазоренко [43] дає таке визначення конкурентоспроможності – це здатність підприємства або окремих товарів чи послуг зберігати конкурентні позиції на ринку та виживати в умовах конкуренції. Конкурентоспроможність визначає наскільки ефективно компанія може задовольняти запити споживачів, захоплювати частку ринку, підтримувати прибутковість і довгострокову стабільність, стимулює розвиток інновацій, покращення якості продукції й послуг, а також сприяє економічному зростанню країни на міжнародній арені. Рівень конкурентоспроможності держав на експортних ринках визначається їхньою можливістю виробляти продукцію високої якості, яка відповідає міжнародним стандартам, ціновим очікуванням і сучасним інноваційним вимогам.

Конкурентоспроможність визначається сукупністю чинників, які можна умовно розподілити на внутрішні та зовнішні. Зовнішні чинники пов’язані з ринковим середовищем, серед яких конкурентне оточення, державне регулювання, доступність ресурсів та рівень технологічного розвитку. Внутрішні чинники стосуються безпосередньо підприємства та охоплюють виробничі можливості, інноваційну діяльність, якість управління, маркетингову стратегію та фінансову стабільність. Ефективне керування цими запорукою є основою для створення довготривалих конкурентних переваг.

Аналіз конкурентоспроможності вітчизняних виробників автомобільного пального дозволяє виявити сильні сторони компанії, недоліки її діяльності, приховані можливості й потенційні загрози, що у підсумку сприяє необхідним змінам і дає можливість ефективно планувати розвиток підприємства, ґрунтуючись на конкурентних перевагах.

Діагностика конкурентоспроможності підприємств є ключовою інформаційною основою для оцінювання його діяльності, що дає змогу зробити висновки про ефективність використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів. Саме тому оцінювання конкурентоспроможності виступає узагальненим показником стабільності роботи підприємства, а

також визначає його здатність пристосовуватися до впливу зовнішніх факторів задля збереження, модернізації чи формування нових конкурентних переваг.

Кириченко О. [32] зазначає, що багаторівнева природа конкурентної взаємодії економічних суб'єктів визначає широкий спектр підходів до оцінювання їхньої конкурентоспроможності. Ці підходи включають як вертикальні, так і горизонтальні об'єкти оцінки – від аналізу конкурентоспроможності продукції, підприємств, регіонів, галузей та національної економіки до оцінки окремих видів діяльності та товарів підприємств.

Слід зазначити, що на даний момент відсутній єдиний підхід до оцінювання конкурентоспроможності промислових підприємств, зокрема у сфері нафтопереробки, тому що для кожного підприємства доцільно застосовувати одночасно кілька методів оцінки, щоб мати змогу порівняти отримані результати. Дослідження конкурентоспроможності компаній-конкурентів також є важливою частиною аналізу, оскільки воно дає змогу краще зрозуміти, які дії необхідно виконати промисловому підприємству для виявлення своїх переваг і можливостей, а також для запобігання помилкам, які допустили конкуренти, і уникнення недоліків, характерних для них.

Згідно з Д. Яцковим [83], методи оцінки залежно від рівня охоплення різних аспектів діяльності підприємства варто поділяти на комплексні та спеціалізовані. Спеціалізовані підходи спрямовані на аналіз окремих напрямів роботи підприємства (наприклад, матричні методи чи методи оцінки конкурентоспроможності продукції тощо), тоді як комплексні (зокрема більшість індексних методів) забезпечують детальний і всебічний аналіз.

Серед численних методів, представлених у сучасній науковій літературі для оцінювання конкурентоспроможності, існують такі, що дають змогу отримати лише загальну інформацію про становище підприємства на

ринку. У зв'язку з цим у таблиці 1.1 наведено найбільш поширені підходи, які дозволяють отримати детальніші та повніші дані.

Матричні методи аналізу конкурентоспроможності підприємств базуються на застосуванні двовимірних матриць, що будуються за принципом системи координат. На осі абсцис і ординат відображаються зміни двох чинників, що визначають рівень конкурентоспроможності, мають прямий взаємозв'язок і впливають один на одного. Головна перевага цих методів – це їхня простота у використанні на практиці. Основним недоліком є те, що як процес оцінювання, так і його результат дають обмежене розуміння конкурентоспроможності через врахування недостатньої кількості чинників, які впливають на її рівень.

Таблиця 1.1

Методи оцінки конкурентоспроможності підприємства за формою вираження результату оцінки

№	Назва групи	Назва методу
1	Матричні	1. Матриця «Бостонської консалтингової групи». 2. Матриця І.Ансоффа. 3. Матриця McKinsey. 4. Матриця Sehell. 5. Матриця конкурентних стратегій М. Портера. 6. Матриця А.Томпсона А.Дж. Стрикленда. 7. Матриця Хофера Шендлера. 8. Метод ADL. 9. Метод PIMS.
2	Індексні	1. Метод, що базується на визначенні конкурентоспроможності продукції. 2. Метод, що базується на теорії ефективної конкуренції. 3. Метод, що грунтується на визначенні сили реактивної позиції. 4. Метод, що базується на теорії рівноваги фірми та галузі. 5. Метод інтегральної оцінки. 6. Метод бенчмаркінгу.
3	Графічні	1. Багатокутник конкурентоспроможності. 2. Радар конкурентоспроможності. 3. Метод «профілів».
4	Аналітичні	1. Чотирискладовий показник концентрації CR4 2. Індекс Херфіндаля Хіршмана. 3. Індекс Розенблюда. 4. Метод різниць. 5. Метод рангів. 6. Метод балів. 7. Модель з ідеальною точкою.

Джерело: [83, 44]

Одним із найбільш яскравих прикладів є широко відома матриця БКГ («Бостонської консалтингової групи»), яка створена за принципом координатної системи: по вертикальній осі розташовуються темпи зростання ємності ринку, що представлені в лінійному масштабі у рядках матриці; по горизонтальній осі, тобто у стовпцях, відображається відносна частка виробника на ринку, представлена в логарифмічному масштабі.

Матриця McKinsey є більш складним інструментом для проведення конкурентної оцінки, оскільки враховує не тільки частку ринку та темпи його зростання, але й додаткові аспекти, такі як позиція компанії серед конкурентів, привабливість галузі, стадія життєвого циклу продукту тощо. На основі всебічного аналізу цих факторів компанія отримує різні стратегічні варіанти.

Ключові етапи аналізу за допомогою матриці McKinsey охоплюють:

1. Оцінку привабливості галузі.
2. Оцінку конкурентної позиції компанії.
3. Визначення можливих стратегічних альтернатив для кожного бізнес-підрозділу.

Цей метод використовується у випадках, коли підприємство прагне краще зрозуміти власне становище на ринку та сформувати довгостроковий план розвитку.

Основою графічного методу оцінки конкурентоспроможності є побудова «Багатокутника конкурентоспроможності» або «Радіальної діаграми конкурентоспроможності». Основною перевагою цього методу є його простота і наочність, однак недоліком слід вважати те, що він не визначає значення узагальненого критерію конкурентоспроможності компанії.

Метод профілів передбачає побудову карти профілю, яка допомагає визначити, яке місце займає досліджуване підприємство серед мінімальних і максимальних показників. Ці профілі порівнюються з відповідними профілями конкурентів. Площа профілю виступає показником рівня

конкурентоспроможності. Сильними сторонами цього методу є те, що одиниці вимірювання оцінюваних чинників можуть бути різними, а також можливість аналізувати необмежену кількість факторів, які впливають на конкурентоспроможність. Проте основним недоліком є те, що профіль показника визначається експертним шляхом у межах галузі, що потребує залучення багатьох кваліфікованих фахівців.

Аналітичні або розрахункові підходи до оцінювання конкурентоспроможності підприємства ґрунтуються на виконанні аналітичних і розрахункових операцій із використанням вхідних даних. Залежно від обраної методики аналізу, використання таких підходів може включати як прості арифметичні дії, так і доволі складні розрахунки.

Індексні методи вважаються більш комплексними під час оцінювання конкурентоспроможності підприємств. Їх реалізація зазвичай відбувається у кілька етапів. У цьому випадку базовими для порівняння можуть бути галузеві стандарти, показники підприємства, що є лідером ринку, або ретроспективні дані самого оцінюваного суб’єкта.

Карпенко Л. [31] зазначає, що метод бенчмаркінгу є одним із сучасних і новітніх підходів до аналізу продукції підприємства, який широко застосовується в практиці американських, японських, європейських і скандинавських компаній та науковців. Бенчмаркінг являє собою інструмент сучасного менеджменту, що дозволяє компаніям порівнювати свою діяльність із найкращими практиками інших підприємств для впровадження конкретних змін, спрямованих на підвищення ефективності та конкурентоспроможності. Особливостями бенчмаркінгу є його системний підхід, що охоплює всі аспекти роботи компанії, включаючи фундаментальні зміни системи загалом; чітка орієнтація на досягнення вищого рівня; а також практична спрямованість на створення конкурентних переваг.

На думку О. Лазоренка [43], для здійснення об’єктивного аналізу та прогнозування змін ринку, а також для розроблення стратегій управління експортною діяльністю і створення ефективних торговельних політик,

застосування індексу чотирьох і показника Херфіндаля є невід'ємною складовою.

Ці інструменти дають можливість послідовно оцінювати та порівнювати ступінь конкуренції на ринку, а також проводити достовірний аналіз його динамічних змін. Таким чином, їх використання є важливим для підвищення конкурентних позицій українського експорту та сприяння розвитку національної економіки в умовах посилення глобальної конкуренції.

Індекс чотирьох застосовується для оцінювання рівня конкуренції та визначення домінуючих компаній на ринку, у цьому випадку – країн, які здатні впливати на цінову політику і зміну ринкової кон'юнктури. Він представляє собою сукупну частку ринку, яка контролюється чотирма найбільшими країнами в галузі, див. формулу 1.1.

$$I_4 = S_1 + S_2 + S_3 + S_4 \quad (1.1)$$

Індекс Херфіндаля має високу чутливість до процентного розподілу ринку і обчислюється за формулою. Максимальне значення цього індексу досягає 10 000 у випадку абсолютної монополії, а мінімальне становить 10 000/n, якщо всі n компаній контролюють однакову частку ринку [43].

Кількісні методи оцінювання конкурентоспроможності підприємств включають розрахунок інтегральних показників, що базується на порівнянні основних параметрів підприємства з аналогічними характеристиками його конкурентів. Один із найбільш популярних методів такого типу – це визначення інтегрального показника конкурентоспроможності продукції за наведеною формулою:

$$K_{int} = \sum_{i=1}^{n} a_i \times P_i \quad (1.2)$$

де K_{int} інтегральний показник конкурентоспроможності продукції;

a_i вагомість і-го параметра продукції (визначається експертним шляхом);

P_i відносний параметричний показник і-го параметра продукції, який розраховується як відношення величини параметра оцінюваної продукції до величини параметра базової (конкурентної) продукції.

Даний підхід дозволяє здійснити комплексну оцінку конкурентоспроможності продукції підприємства, порівняно з конкурентами, за такими критеріями, як вартість, якісні характеристики, функціональні властивості, рівень обслуговування тощо.

Ще один популярний метод кількісної оцінки – це обчислення рівня конкурентоспроможності підприємства шляхом порівняння його основних техніко-економічних показників із відповідними показниками конкурентів за наведеною формулою:

$$K_n = \sum_{i=1}^{n} B_i \times P_i \quad (1.3)$$

де K_n рівень конкурентоспроможності підприємства;

B_i вагомість і-го техніко-економічного показника (визначається експертним шляхом);

P_i відносна величина і-го техніко-економічного показника підприємства, яка розраховується як відношення фактичного значення цього показника до базового (кращого з конкурентів) значення.

Цей підхід враховує такі важливі техніко-економічні параметри діяльності підприємства, як продуктивність праці, рентабельність виробництва, фондовіддача, частка ринку та ефективність використання ресурсів. Серед його переваг – можливість проведення всебічної оцінки конкурентоспроможності підприємства відносно провідних представників галузі.

О. Кириченко [32] виділяє ще одну не менш важливу категорію методів - методи, які характеризують рівень менеджменту підприємства. До них відносять:

- метод комплексного стратегічного аналізу SPACE;
- метод комплексного стратегічного аналізу SWOT;
- метод експертного оцінювання;

- метод LOTS;

- метод картування стратегічних груп.

За допомогою методу SPACE-аналізу можна оцінювання стратегічного положення нафтоперероюного підприємства та визначати подальші напрями його розвитку, базуючись на двох групах факторів: внутрішньому стані компанії та зовнішньому середовищі. Аналіз виконується на основі чотирьох ключових критеріїв стратегічного положення, серед яких: фінансова стійкість підприємства, привабливість економічного сектора, рівень конкурентоспроможності компанії та її позиції на ринку, стабільність галузі.

Кожен із факторів оцінюється експертним методом за шкалою від 0 до 6. Цей підхід використовується для аналізу поточної ситуації та вибору найкращої стратегії для невеликих і середніх підприємств.

SPACE-аналіз базується на системі чотирьох координат, які відображають: привабливість галузі, стабільність макроекономічного середовища, конкурентні переваги компанії та її фінансове становище. Експертна оцінка здійснюється за 6-8 найважливішими параметрами для конкретного підприємства. Наприклад, до факторів стабільності макросередовища належать: технологічні зміни, конкуренція, бар’єри входу на ринок. Фактори промислового потенціалу включають: потенціал зростання, прибутковість, рівень використання ресурсів. До параметрів конкурентних переваг належать: частка ринку, рівень якості продукту та його життєвий цикл, лояльність клієнтів. Фактори фінансової стабільності включають такі показники, як фінансова незалежність, ліквідність, грошові потоки тощо.

Після оцінювання кожного фактора обчислюють середні значення для кожної групи, а отримані результати відкладають на осях координат SPACE у вигляді графічного зображення (рис. 1.1).

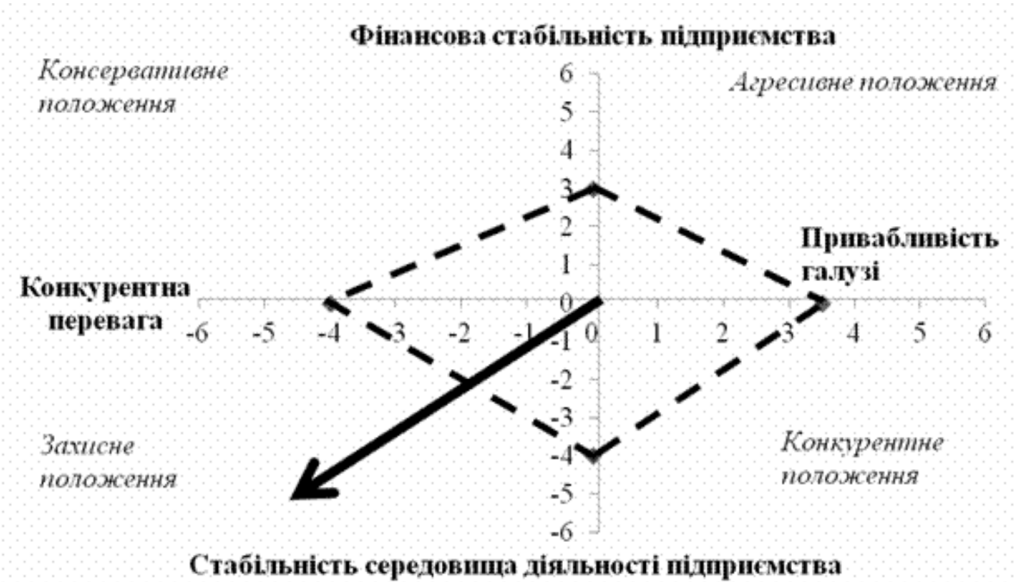

Рис. 1.1. Матриця SPACE для підприємства

Джерело: [32]

Метод SWOT-аналізу базується на матриці, яка демонструє взаємозв'язок між сильними та слабкими сторонами підприємства, а також між зовнішніми загрозами і можливостями. Він дозволяє визначати і оцінювати рівень впливу, а також аналізувати силу взаємодії різних факторів зовнішнього середовища та внутрішньої структури підприємства для формування його стратегічної позиції.

SWOT-аналіз дозволяє визначити чотири основні стратегії діяльності:

- стратегію зміцнення позицій компанії на ринку;
- стратегію часткового поліпшення конкурентної позиції;
- стратегію вибіркового розширення ринкової частки та освоєння нових перспективних ринкових сегментів;
- стратегію поступового зниження активності або планового виходу зі сфери діяльності, також відому як стратегія виживання.

На перетині різних груп факторів формуються зони, для яких характерні специфічні поєднання, що мають бути враховані під час розробки стратегій відповідного типу.

Основною перевагою SWOT-матриці є здатність порівнювати загрози та можливості зовнішнього середовища з сильними та слабкими сторонами

компаній-експортерів. Серед недоліків можна виділити: недостатній облік зовнішніх факторів; необхідність створення окремої таблиці для аналізу зовнішнього середовища; високі витрати часу та потребу у кваліфікованих фахівцях.

Методи збору експертних оцінок використовуються для отримання аналітичної інформації та включають такі підходи: ранжування, парне порівняння (аналіз пар), пряме оцінювання, а також поетапне порівняння. Вибір методу визначається метою аналізу, кількістю оцінюваних характеристик (вимог), а також наявними часовими та економічними обмеженнями.

Метод LOTS, створений у 1980 році, застосовували для оцінювання ринкових можливостей гіалуронової кислоти. Основна мета цього методу полягає у тому, щоб кожна компанія адаптувала свою діяльність до запитів споживачів. Можливе використання різноманітних моделей бізнес-стратегії та методів вирішення поставлених завдань. Головна ціль полягає у формуванні позиції, яка допоможе компанії, відділу або окремій особі налагодити ефективну взаємодію із зовнішнім середовищем.

Метод картування стратегічних груп графічно відображає конкуренцію на галузевому ринку, що дозволяє відстежити динаміку змін у галузі. Побудова карти стратегічних груп конкурентів сприяє ідентифікації бар’єрів мобільності, виявленню маргінальних груп, визначенню векторів стратегічних трансформацій, аналізу трендів і прогнозуванню дій учасників ринку.

Коли визначено параметри, потрібні для ідентифікації різних стратегічних груп у галузі, обираються найважливіші характеристики продукції або підприємств цієї галузі. Серед них виділяються лише два показники, на основі яких створюється карта із двома параметрами. Проводиться розрахунок обраних характеристик для продукту чи підприємства, після чого вони розміщуються на цій «Карті». Об’єкти, що

знаходяться поруч, об’єднуються у стратегічну групу. Для кожної такої групи малюється відповідне коло.

Розмір кіл демонструє частку ринку, яку займає конкретна стратегічна група. Коло може охоплювати як одне велике підприємство, що домінує на цьому ринку, так і декілька компаній, які перебувають у схожих стратегічних умовах. Результатом використання методу стає визначення конкурентної позиції підприємства на ринку.

Таким чином, на сьогоднішній день як світова, так і українська практика економічного менеджменту пропонують цілу низку методів для оцінки конкурентоспроможності підприємств. Кожен із цих методів має свої сильні сторони та недоліки, що часто зумовлює необхідність використання комплексу методів для більш об'єктивного оцінювання конкурентоспроможності певного підприємства, зважаючи на специфіку його діяльності. Кожен метод має певні переваги та недоліки, які впливають на можливість їх застосування у діяльності українських підприємств. У багатьох методиках автори залишають вибір змінних параметрів на розсуд дослідника, що дозволяє врахувати технічні, галузеві та інші специфічні аспекти. Цілком очевидно, що найбільш повну оцінку можна отримати шляхом одночасного застосування кількох методів, але тільки за умови їх ретельного адаптування до українських реалій.

1.3. Зарубіжний досвід державної підтримки та стимулювання експорту автомобільного пального

Економічний розвиток та зростання кожної країни значною мірою залежать від існуючого рівня функціонування внутрішньої економіки, а також від обсягів і структури зовнішньоекономічної діяльності, що визначає ділову активність суб'єктів господарювання, їх інтеграцію в систему

міжнародних економічних відносин, а також умови та рівень добробуту населення.

Дослідники з Великої Британії Д. Грінуей і Р. Кнеллер [92], аналізуючи експортну активність підприємств Англії, дійшли висновку, що експорт суттєво впливає на результативність роботи підприємств, проте цей вплив змінюється залежно від галузі, в якій працює підприємство. У галузях із нижчим рівнем технологічного розвитку цей вплив є більш значущим, тоді як у сферах із високими стандартами та значними досягненнями в сфері наукових досліджень і розробок ефект є менш вираженим.

А. Фернандес та А. Ісгут [92] стверджують, що експортна діяльність справляє позитивний вплив на ефективність роботи підприємств. Науковці встановили залежність такого впливу від країни, куди здійснюється експорт, і зробили висновок, що експорт до економічно розвинених держав суттєво покращує показники діяльності підприємств. На їхню думку, цей ефект пояснюється необхідністю адаптації підприємств до нових, більш високих стандартів, а також задоволення потреб вибагливих клієнтів. Саме подолання подібних труднощів, на думку авторів, сприяє підвищенню ефективності роботи експортно-орієнтованих підприємств.

Стимулювання експорту охоплює сукупність заходів та інструментів, здебільшого державного рівня, спрямованих на розширення збуту національних товарів і послуг на закордонних ринках з метою покращення рівня життя громадян країни. Існують різні погляди на напрями стимулювання експорту.

А. Кредисов [41] виділяє такі основні напрямки:

1. Економічні інструменти: активні програми підтримки експорту, включаючи страхування, надання гарантій, кредитування; податкові пільги; консультаційні послуги щодо страхових та фінансових питань;

2. Організаційні заходи: консультативна підтримка; інформаційне забезпечення, організація виставок, ярмарків, делегацій; нематеріальне заохочення експортерів тощо.

Запровадження заходів стимулювання експорту є доцільним за умови сприятливої економічної ситуації, яку формують податкова, торгова, митна, валютна політики та певні політичні фактори.

Міжнародний досвід містить значну кількість напрацювань у сфері підтримки експортної діяльності. Поряд із класичними методами тарифного та нетарифного регулювання застосовуються також податкові, кредитні та страхові механізми.

Ключовим елементом впровадження зовнішньоекономічної стратегії держави є нетарифне регулювання. Відповідно до інформації ОЕСР [52], під нетарифними методами регулювання міжнародної торгівлі розуміють сукупність обмежувальних і заборонних заходів, які ускладнюють вихід іноземних товарів на внутрішній ринок та сприяють зміцненню експортного потенціалу країни як учасника глобальних економічних відносин.

Л. Пісьмаченко [54] вважає, що інструменти нетарифного регулювання, хоча й не мають такого прямого впливу на зовнішню торгівлю, як митне регулювання, через свою специфіку застосування та національні особливості стають регулюючим фактором, що впливає на експортно-імпортні операції. Нетарифні обмеження включають комплекс адміністративних заходів на національному рівні, які, не будучи безпосередньо пов'язаними із зовнішньоторговельною діяльністю, все ж виконують регуляторну функцію в процесах експортно-імпортних операціях. Такі механізми ускладнюють, обмежують або затримують проникнення іноземної продукції на ринок. США, Японія та країни Європейського Союзу є провідними користувачами нетарифних методів у глобальній торгівлі.

Слід зазначити, що нетарифна система ЄС відображає прагнення країн-учасниць посилити позиції своїх підприємств на міжнародному ринку, підвищити їхню конкурентоспроможність, забезпечити економічну та продовольчу стабільність, а також захистити окремі сектори національної економіки від зовнішньої конкуренції.

Державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності передбачає також запровадження різних правових режимів у взаємодії суб'єктів зовнішньо-економічних відносин із зарубіжними партнерами з певних країн.

Таким режимом є, до прикладу, режим найбільшого сприяння, основою якого є система митного оподаткування. Головними інструментами цієї системи є митні платежі, які включають мито, податок на додану вартість та акцизний збір. Завдяки функціонуванню митного механізму створюються сприятливі умови для конкуренції між імпортними та вітчизняними товарами, що має вагомий вплив на розвиток національного виробництва, сприяє розширенню експортного потенціалу держави та, за необхідності, забезпечує захист її торгово-політичних інтересів.

Практика розвинених країн демонструє, що ефективна система митних зборів є ключовим фактором економічного зростання та важливою передумовою існування стабільної і безпечної держави. Митні платежі виконують роль інструменту тарифного регулювання зовнішньоекономічної політики, слугують бар'єром під час перетину митного кордону товарами чи громадянами, а також залежать від експортно-імпортної діяльності країни та її зовнішньоторговельних відносин.

У 30-х роках XX століття, під час Великої депресії, уряд Сполучених Штатів ухвалив закон Смута-Хоулі, який передбачав підвищення митних ставок на понад 20 тисяч імпортованих товарів. Такі протекціоністські заходи викликали відповідну реакцію з боку торговельних партнерів США, які збільшили мита на американську продукцію. Це спричинило значне скорочення обсягів торговельного обігу між США та країнами Європи та остаточно погіршило економічну ситуацію і загострило кризу Великої депресії.

Основною ціллю податкового стимулювання експортно-імпортної діяльності держави є сприяння ввезенню необхідних товарів для внутрішнього виробництва та збільшення експортних поставок. Вітчизняні експортери мають отримати безперешкодний доступ до закордонних

виробничих ресурсів за світовими цінами. Тому важливо зменшити вплив як тарифного, так і нетарифного регулювання на ці сектори, а також застосувати нульову ставку податку на додану вартість до експортованої продукції. Подібні заходи сприяють підвищенню конкурентоспроможності національних товарів на міжнародному ринку.

Деякі держави світу досягли значного успіху завдяки введенню нульової ставки мита на всі імпортовані виробничі ресурси без винятків. Яскравими прикладами є Гонконг і Сінгапур, де практично відсутні торговельні обмеження. Більш поширеною є практика звільнення від сплати ввізного мита на виробничі засоби, які використовуються для виготовлення готової продукції, що експортується за кордон.

Політику компенсації сплаченого мита на імпортовані товари слід впроваджувати обачливо та зважено, щоб не спричинити значне зниження митних надходжень до державного бюджету та не допустити витіснення вітчизняних виробників аналогічних товарів з ринку. Тільки за дотримання таких умов вона стане дієвим інструментом стимулювання зростання обсягів експорту.

Окрім податкових інструментів для стимулювання імпорту, держави також використовують обмежувальні заходи, такі як акциз, податок на додану вартість, податок з обороту та інші. Їхньою основною метою є скорочення обсягів ввезення певних категорій товарів, що сприятиме зростанню внутрішнього виробництва та експорту.

Однією з сучасних форм стимулювання експорту виступає звільнення експортерів від обов’язку сплачувати як прямі, так і непрямі податки. Така практика найчастіше застосовується економічно розвиненими країнами, хоча нульова ставка податку на додану вартість для експортної продукції є досить поширеною. Якщо у державі відсутні труднощі з компенсацією ПДВ експортерам, то така пільга стає дієвим інструментом стимулювання експорту.

В. Федосов [73, с.201] зазначає, що основні методи податкового стимулювання експорту за кордоном включають:

• застосування заходів в рамках національних систем оподаткування, що надають додаткові пільги, наприклад, звільнення експортних товарів від непрямих податків;

• розширення переліку товарів, щодо яких можливе повернення раніше сплачених митних зборів;

• можливість звільнення від сплати податків на матеріали, які використовуються у виробництві продукції, що експортується;

• зниження рівня прямого оподаткування підприємств з метою часткової компенсації витрат експортерів;

• надання дозволу на створення фондів, що не оподатковуються, для стимулювання експорту;

• можливість відстрочення податкових зобов'язань;

• запровадження механізму умовного ввезення товарів без сплати митних зборів.

Податкове стимулювання зовнішньоекономічної діяльності широко застосовується в усьому світі, сприяє зростанню експорту, контролюванню імпорту продукції та захисту національних інтересів країн.

Наступними, поширеними в міжнародній практиці, є такі засоби стимулювання експортно-імпортної діяльності, як кредитування та страхування.

У більшості країн світу функції державного фінансування і страхування експорту покладаються на офіційні експортні кредитні агентства (ЕКА), які створені понад у 70 країнах світу. Основною ціллю їхньої діяльності є надання страхової та фінансової підтримки вітчизняним експортерам для підвищення конкурентоспроможності їхньої продукції на світових ринках і сприяння інвестиціям за кордон.

Держави використовують різноманітні інструменти для підтримки своїх експортерів [91]:

- гарантії кредиту на експорт: мінімізують ризики для банків чи інвесторів, при цьому забезпечують повернення кредиту у разі дефолту покупця;
- кредити на оборотний капітал: забезпечують фінансування виробництва перед відвантаженням товарів;
- страхові поліси: захищають експортерів від ризиків несплати в нестабільних умовах ринку;
- кредитування покупця: надання кредитних ліній іноземним споживачам вітчизняної продукції;
- субсидування відсоткових ставок: забезпечення пільгових умов для довгострокових експортних кредитів;

Програми експортного фінансування надають численні можливості, серед яких: зниження ризиків несплати на нестабільних ринках, підвищення конкурентоспроможності продукції експортерів на міжнародному рівні, розширений доступ до капіталу, що дозволяє підприємствам успішно виконувати великі міжнародні замовлення та освоювати нові ринки [80].

У кожній країні функціонує унікальна система кредитування та страхування експорту, яка ґрунтується на відповідних нормативно-правових актах. Водночас багато держав взагалі не мають подібних програм.

Наприклад, UK Export Finance [101] — експортно-кредитна агенція Великобританії, яка є урядовим департаментом та співпрацює із Міністерством міжнародної торгівлі, будучи важливою частиною його стратегії та діяльності. Заснована у 1919 році, агенція працює з метою забезпечення, щоб жоден перспективний британський експорт не зазнав невдачі через нестачу фінансування з приватного сектора. Вона пропонує фінансову підтримку та страхові послуги, що допомагають експортерам укладати вигідні угоди, виконувати експортні контракти та отримувати кошти за них.

У США система пільгового кредитування та страхування експорту зосереджена в єдиному державному органі — Експортно-Імпортному Банку

США (Export-Import Bank of United States - Eximbank) [90], який було засновано у 1934 році. Його діяльність знаходиться під контролем законодавчої та виконавчої влади США. Конгрес щорічно визначає граничний обсяг кредитної та страхової діяльності банку. Для реалізації поставлених завдань, із федерального бюджету США щороку виділяються чітко визначені кошти.

Надані фінансові ресурси Експортно-Імпортний банк США спрямовує на реалізацію таких операцій: видачу прямих позик, забезпечення гарантій на кредити, гарантування оборотних активів, страхування експортних кредитів компаній, які постійно здійснюють експортну діяльність, а також короткострокове страхування експортних позик підприємств, що разово виконують експортну угоду. Банк надає середньо- й довгострокові прямі позики закордонним покупцям американських товарів, що суттєво сприяє розвитку експорту високотехнологічної продукції.

Найбільша частка кредитних ресурсів зосереджується у галузях з високим рівнем капіталовкладень, які потребують значних фінансових ресурсів і мають тривалий період окупності: нафтова і газова промисловість, енергетичний сектор, авіаперевезення тощо. Однак, такі інвестиції позитивно впливають на національну економіку, забезпечуючи її стійке зростання.

Здійснення страхування експортних кредитів, як і сама процедура кредитування, входить до функцій Експортно-Імпортного банку США. Установа гарантує виключно ті кредити, які спрямовані на стимулювання експорту конкретних товарів до визначених країн. Список таких країн та товарів наведений у відповідних нормативних актах банку, що визначають можливість отримання гарантій. Крім того, банк забезпечує компенсацію для сертифікованих експортерів застрахованих, короткострокових кредитів з метою покриття потреб в оборотному капіталі. Такі можливості надають експортерам численні переваги.

Передусім, збільшення оборотного капіталу сприяє швидшому виконанню експортних угод і створює вигідні умови для подальшого

розвитку компанії. Система страхування експортних кредитів допомагає експортерам із США реалізовувати свої товари на міжнародному ринку, захищаючи їх від політичних і комерційних ризиків, а також дає можливість розширювати кредитування іноземних покупців, що в свою чергу стимулює експорт із США.

Франція здійснює державне експортне кредитування через Французький банк зовнішньої торгівлі [85], який фінансує експортні угоди та експортне виробництво. Цей банк підтримує фінансування французьких компаній шляхом дисконтування їхніх векселів, акцептів та гарантій, надає коротко-, середньо- та довгострокові кредити на експорт, а також позики підприємствам на виробництво товарів для експорту. Окрім того, банк знижує процентні ставки за експортними позиками комерційних банків через рефінансування.

Державна підтримка експортерів дозволяє збільшувати обсяги експорту країни і розширювати виробничі можливості компаній-експортерів. Крім того, банк займається кредитуванням іноземних покупців французької продукції, що сприяє розширенню експорту, переважно в країни, що розвиваються.

У Франції також діє система страхування експортних операцій. Основна роль у цій сфері відведена Французькій компанії зі страхування зовнішньої торгівлі (Coface) [88], яка є акціонерним товариством під контролем держави. Її мета допомога бізнес-структурам у мінімізації політичних і комерційних ризиків шляхом надання інформаційної підтримки та страхування кредитів. Coface забезпечує страхування короткострокових експортних кредитів (до двох років) за власний рахунок, а середньо- та довгострокових – за державний. Для забезпечення таких гарантій необхідне погодження з Міністерством економіки Франції.

Країни Центральної та Східної Європи здобули позитивні результати в економічних реформах завдяки активному підтриманню експорту. Зокрема,

як зазначає Білоус О., польський уряд ще в 1994 році ухвалив програму стимулювання експорту [4].

Вона передбачає можливість для компаній отримувати кредити з бюджету для підтримки експортних операцій, а також надає більше можливостей для застосування експортних стратегій. Програма стимулювання польського експорту орієнтована на створення ефективної системи фінансування та страхування кредитів для розширення експорту. Також функціонує система субсидування експортних кредитів (відповідний закон був прийнятий у 1995 році), що продовжує діяти і зараз. Вона забезпечує доплату до відсоткових ставок за кредитами на основі змінюваної ставки, що є актуальною на момент надання позики.

Незважаючи на значний прогрес Польщі у формуванні системи кредитування експорту, існують певні проблеми. Зокрема, суми, виділені для цих цілей, є незначними, а ставки відсотків надто високими.

Отже, країни світу застосовують різні засоби регулювання зовнішньої торгівлі та стимулювання експорту з метою зміцнення своїх позицій на міжнародній арені. Стимулювання експортної діяльності в міжнародній економічній практиці включає як традиційні методи тарифного та нетарифного регулювання, так і податкові, кредитні та страхові механізми. Дослідження і аналіз міжнародного досвіду має ключове значення для підтримки й стимулювання національного експорту, зокрема, автомобільного пального, а також сприянню економічного зростанню економіки України.

Висновки до розділу 1

1. З огляду на викладене вище, можна дійти висновку, що нинішній стан ринку нафтопродуктів в Україні залишається складним і напруженим. Втрата державою контролю в сфері постачання нафтопродуктів, яка розпочалася ще в середині 1990-х років, поступово призвела до формування картельної системи, що остаточно сформувалася в період 2005–2008 років.

Саме це стало ключовою причиною, через яку український ринок не зміг оперативно пристосуватися до змін у постачанні пального на початку російської військової агресії. Недоліки в процесі приватизації нафтопереробних заводів разом із неефективним антимонопольним регулюванням стали головними факторами, що сприяли монополізації галузі. Унаслідок цього значна частина виробничих потужностей перейшла у власність російських компаній, які, заручившись підтримкою окремих українських угруповань, вивели їх з експлуатації (це стосується, перш за все, Одеського та Лисичанського НПЗ) або суттєво зменшили обсяги постачання нафти (як, наприклад, на Кременчуцькому НПЗ). Ба більше, навіть базові інвестиційні зобов'язання щодо технічної модернізації, які були передбачені приватизаційними угодами, не були виконані.

2. Сьогодні для ефективної діяльності нафтопереробного підприємства на міжнародному ринку обов’язковим є аналіз його конкурентоспроможності. Виявлення слабких і сильних сторін компанії дозволяє максимально вдосконалити її діяльність і розкрити приховані потенційні можливості для подальшого розвитку. Багаторівнева природа конкурентної взаємодії економічних суб’єктів визначає широкий спектр підходів до оцінювання їхньої конкурентоспроможності. Ці підходи включають як вертикальні, так і горизонтальні об’єкти оцінки – від аналізу конкурентоспроможності продукції, підприємств, регіонів, галузей та національної економіки до оцінки окремих видів діяльності та товарів підприємств.

3. Стимулювання експорту охоплює сукупність заходів та інструментів, здебільшого державного рівня, спрямованих на розширення збуту національних товарів і послуг на закордонних ринках з метою покращення рівня життя громадян країни. Існують різні погляди на напрями стимулювання експорту. Міжнародний досвід містить значну кількість напрацювань у сфері підтримки експортної діяльності. Поряд із класичними методами тарифного та нетарифного регулювання застосовуються також

податкові, кредитні та страхові механізми. Фінансування експортних операцій допомагає підприємствам виходити на світові ринки, зменшуючи фінансові ризики та забезпечуючи доступ до необхідних ресурсів. Держави по всьому світу підтримують експортну діяльність через спеціалізовані експортно-кредитні агентства, які надають кредити, гарантії та страхування для стимулювання міжнародної торгівлі.

РОЗДІЛ 2
АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ВІТЧИЗНЯНОЇ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ СВІТЛИМИ НАФТОПРОДУКТАМИ

2.1. Загальні тенденції та проблеми розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі автомобільним пальним

Україна володіє доволі потужною нафтопереробною промисловістю, яка потенційно здатна виготовляти конкурентоспроможну продукцію, повністю задовольнити внутрішній попит на нафтопродукти, сформувати стратегічний резерв, а також експортувати значні обсяги за кордон. Однак слід зазначити, що виробничі потужності підприємств, хоч і займають важливе місце в економіці країни, мають незначний вплив на світовий ринок нафтопродуктів. За останні роки частка України у світовій структурі експорту становила близько 0,1%, а в імпорті – 0,7%.

Стан нафтопереробної промисловості України на сьогодні загалом можна охарактеризувати як критичний, зважаючи на технологічну відсталість, що призводить до надзвичайно низького рівня конкурентоспроможності. Ключовим джерелом сировинних ресурсів для виробництва нафтопродуктів в Україні є імпортована нафта, доповнена видобутком із вітчизняних родовищ.

Відповідно до державного балансу, в Україні налічується понад 130 нафтових родовищ, балансові запаси нафти та газового конденсату становлять близько 120 млн тонн, а щорічний видобуток сягає приблизно 3,5 млн тонн., а за інформацією British Petroleum [87], за рівнем розвіданих запасів нафти Україна займає 54-те місце у світі. Вироблені в Україні нафтопродукти забезпечують лише 10-12% загальної потреби. Проте, варто зазначити, що значна частина нафти належить до категорії С1, що характеризується найнижчим рівнем надійності для промислового використання.

В Україні виділяють три основні регіони з нафтогазовими запасами: Східний, Західний і Південний.

Східний регіон сформувався в межах Дніпровсько-Донецької нафтогазоносної області та сьогодні є лідером за рівнем видобутку вуглеводнів у країні. Цей регіон володіє приблизно 85% запасів природного газу і близько 61% видобувних запасів нафти України. Територіально він охоплює Чернігівську, Сумську, Полтавську, Дніпропетровську, Харківську, Луганську області та частково Донеччину.

Західний регіон включає Передкарпатську, Карпатську, Волино-Подільську нафтогазоносні області, а також Закарпатську газоносну провінцію. Цей регіон розташований у межах Волинської, Львівської, Івано-Франківської, Чернівецької та Закарпатської областей. Обсяги видобутку нафти на цих родовищах незначні через майже вичерпані ресурси.

Південний регіон утворює Причорноморська нафтогазоносна область, яка розташована в Одеській, Херсонській, Миколаївській, Запорізькій і частково Донецькій області, а також у північній частині Криму. Частина родовищ знаходиться на шельфі Чорного і в акваторії Азовського морів. Чорне та Азовське моря залишаються найменш дослідженими з геологічної точки зору. Рівень освоєння нафтових і газових родовищ у цих регіонах становить 18,2%.

На території України нафту офіційно видобувають 15 компаній, серед яких найбільшими є ПАТ «Укрнафта» (здійснює видобуток близько трьох чвертей нафти в країні), дочірні підприємства «Нафтогазу» та «Надра України», Полтавська газонафтова компанія, Бориславська нафтова компанія та «Нафтогазвидобування». У 2021 році «Укрнафта» видобула 1,499 млн тонн нафти та конденсату, а також 1,117 млрд кубічних метрів газу, при цьому перевищивши затверджені виробничі показники на 2,3% та 10,6% відповідно.

Нафтогазові родовища України, здебільшого, є виснаженими і старими. Вони розташовані не компактно, а розкидані на великих площах, що

ускладнює їх розробку через значну глибину залягання. Через ці фактори собівартість видобутку нафти в Україні залишається дуже високою.

Наведені дані свідчать про наявність в Україні певного запасу ресурсів, які можуть стати основою для розвитку нафтової та газової промисловості. Однак існує низка об'єктивних і суб'єктивних чинників, які уповільнюють збільшення обсягів видобутку енергоресурсів з наявних родовищ. Серед головних проблем – необхідність використання технологій із високими капіталовкладеннями для освоєння важко видобувних запасів, що підвищує собівартість сировини; низький рівень проведення геологорозвідувальних робіт; а також законодавчі прогалини у врегулюванні економічних відносин у галузі нафтогазодобування. Що стосується перспективних для видобутку нафти і газу акваторій Чорного й Азовського морів, то їхнє освоєння вимагає значно більших фінансових витрат на розвідку і облаштування родовищ, які майже втричі перевищують витрати на аналогічні роботи на суші.

Порівняння України з країнами Європейського Союзу показує, що в нашій державі спостерігається надлишок підприємств, які займаються первинною переробкою нафти, але бракує заводів вторинної переробки. Щорічно Україна споживає понад 10 млн тонн нафтопродуктів. Потужності шести нафтопереробних заводів становлять 52 млн тонн нафти на рік, що дозволяє не лише задовольняти внутрішній попит, але й збільшувати обсяги експорту закордон.

Виробництво нафтопродуктів в Україні зосереджено в шести регіонах, де діють такі підприємства: ВАТ «Лисичанськнафтооргсинтез» у м. Лисичанськ Луганської області, ВАТ «Лукойл-Одеський НПЗ» в Одесі, ВАТ «Нафтопереробний комплекс Галичина» в м. Дрогобич Львівської області, ВАТ «Нафтохімік Прикарпаття» у м. Надвірна Івано-Франківської області, ЗАТ «Укртатнафта» в м. Кременчук Полтавської області, а також ВАТ «Херсоннафтопереробка» в м. Херсон (рис. 2.1).

Найбільший та найсучасніший Лисичанський НПЗ був зупинений у 2012 році російськими власниками. Одеський нафтопереробний завод, який

пройшов модернізацію, але так і не знайшов приватного власника, ще у 2010 році був законсервований Фондом держмайна України.



Рис. 2.1. Нафтопереробні заводи України

Джерело: [50]

З 2013 року Надвірнянський і Дрогобицький НПЗ використовуються як бази для зберігання сирої нафти та готових нафтопродуктів, що належать групі «Приват». Херсонський нафтопереробний завод вже понад 16 років перебуває у простої. На ньому проводилась повна реконструкція, яка повинна була забезпечити випуск продукції відповідно до стандартів Євро-5. Запуск цього підприємства планували здійснити ще у 2015 році.

Основним виробником пального в Україні залишався Кременчуцький НПЗ, який належить компанії «Укртатнафта». Водночас Шебелинський газопереробний завод також працював для внутрішнього ринку. Попри значно менші обсяги виробництва, це підприємство вважали перспективним, з можливістю нарощування виробничих потужностей у майбутньому. Завод був структурним підрозділом компанії «Укргазвидобування» і випускав власні марки бензинів під брендом Šhebel.

До кінця 2012 року з семи заводів нафто- та газопереробки в Україні працювали лише два — Кременчуцький і невеликий Шебелинський, хоча й

не на повну потужність. За останні десять років ситуація суттєвих змін не зазнала.

У таблиці 2.1 узагальнена інформація про всі НПЗ України.

Таблиця 2.1

Нафтопереробні підприємства України

НПЗ	Контролю-ючий акціонер	Проект-на потуж-ність (млн тонн)	Вироб-ництво 2021р. (млн тонн)	Якість переробки	Регіон	Стан
Кременчуць-кий НПЗ	Група Приват	18		Бензин: Євро-5 ДП: Євро-5	Потавська область	Працював до лютого 2022
Лисичанський НПЗ	Роснафта	24	0	Бензин: Євро-4 ДП: Євро-5	Луганська область	зупинено березень 2012
Херсонський НПЗ	Група Альянс	3,7	0	Бензин: Євро-1 ДП: Євро-1	Херсонсь-ка область	зупинено травень 2009
Дрогобицький НПЗ	Альфа-нафта і група Приват	3,9	0	Бензин: Євро-1 ДП: Євро-1	Львівська область	Зупинено січень 20012
Одеський НПЗ	ФДМУ	3,9	0	Бензин: Євро-3 ДП: Євро-4	Одеська область	Зупинено жовтень 2010
Надвірнянсь-кий НПЗ	Група Приват	3,5	0	Бензин: Євро-1 ДП: Євро-1	Івано-Франківсь-ка область	Зупинено травень 2009
Бродівський НПЗ	СП «БродАгро-Ойл»	8			Львівська область	Не реалізова-но
Феодосійський НПЗ		1			АР Крим	Не реалізова-но
Шебелинський ГПЗ	Укргазвидо-бування	1		Бензин: Євро-5 ДП: Євро-5	Харківська область	Працював до лютого 2022

Джерело: [33]

Ще однією складовою української нафтопереробної галузі є міні-НПЗ. На цих підприємствах виробляли нафтопродукти, які відповідали стандартам Євро-3 (введеному у 1999 році) і Євро-4. У 2020 році в Україні діяло 24 таких заводи, що працювали з різною ефективністю.

За інформацією консалтингової групи «А-95», більшість таких підприємств зареєстровані як виробники фракцій, лакофарбових матеріалів та розчинників. У 2021 році обсяг тіньового ринку бензину склав 488 тисяч тонн, з яких 335 тисяч тонн було вироблено на міні-НПЗ. Для порівняння, у 2020 році споживання бензину в Україні становило 1,8 мільйона тонн. Внаслідок діяльності подібних підприємств держава щороку втрачала близько 4 млрд. гривень.

У майбутньому міні-НПЗ мають потенціал зайняти значну частку ринку завдяки відносно недорогим продуктом належної якості.

Незважаючи на значні проєктні потужності нафтопереробних заводів, з 2009 року рівень завантаження українських НПЗ поступово зменшувався. Можливості заводів із первинної переробки нафти скоротилися з понад 50 млн до близько 8 млн тонн на рік.

Найвищий показник переробки нафти за останні роки було зафіксовано у 2003 році, коли вітчизняні нафтопереробні заводи обробили понад 21 189 тисяч тонн нафти. У той час на Шебелинському газопереробному заводі було виготовлено 4742 тис тонн бензину та 6055 тис тонн дизельного палива. Із впровадженням стандарту пального Євро-5 з 2018 року жоден український газо- чи нафтопереробний завод не може конкурувати з підприємствами Європи та Білорусі.

Зменшення обсягів власної нафтопереробки призвело до критичного збільшення залежності України від зовнішніх постачань нафтопродуктів та ситуації на світових ринках, що стало однією з ключових проблем.

Завдяки вигідному геополітичному положенню Україна виконує роль транзитної держави, що варто ефективно використовувати в процесах інтеграції у світову економіку. Через потужну нафтотранспортну систему країни забезпечується постачання нафти внутрішнім споживачам, а також її транзит, переважно до держав Центральної та Західної Європи. За останні роки обсяги транзиту нафти до Європи становили приблизно 32-33 мільйони тонн на рік.

За інформацією ПАТ «Укртранснафта», до складу системи магістральних нафтопроводів України входять 19 трубопроводів із діаметром до 1 220 мм та загальною протяжністю 4 766,1 км. Їх річна пропускна здатність становить 114 млн тонн на «вході» та 56,3 млн тонн на «виході». Система включає Придніпровські магістральні трубопроводи, нафтопровід «Дружба», трубопровід «Одеса – Броди» та Морський нафтовий термінал «Південний».

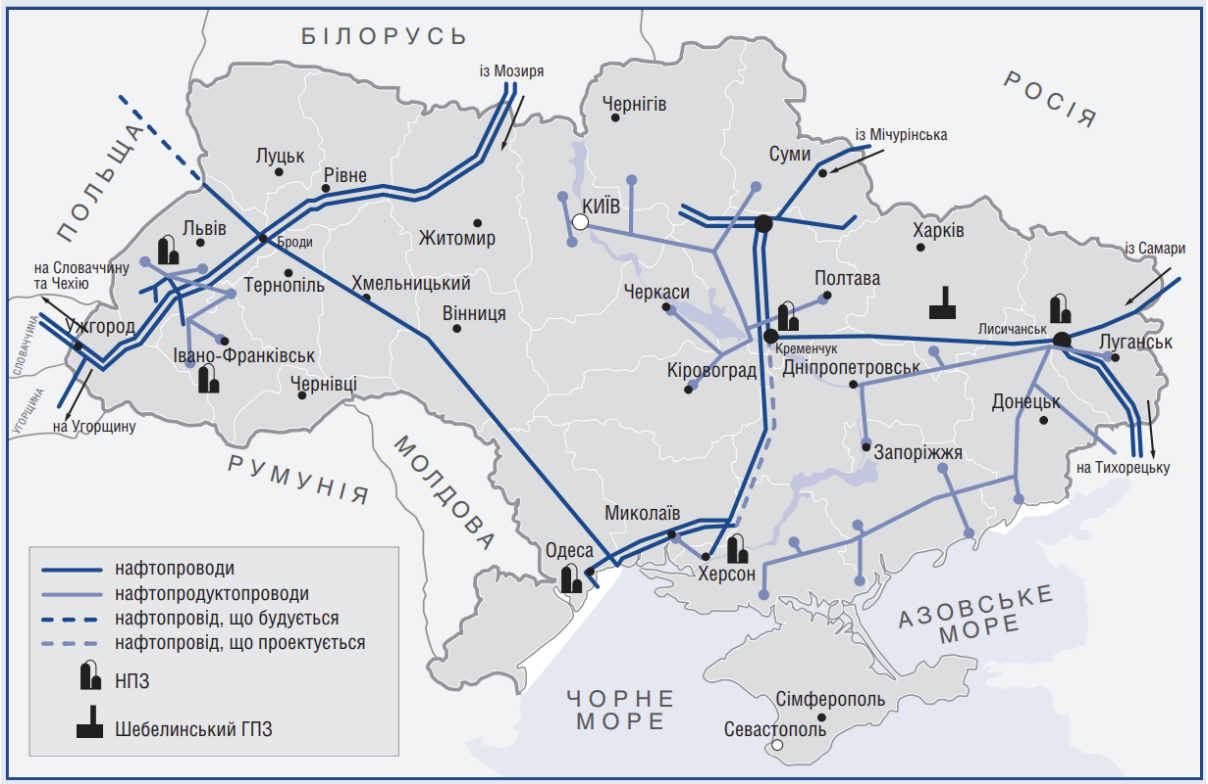

Рис. 2.2. Нафтотранспортна система України

Джерело: [50]

Найвищий обсяг транспортування нафти магістральними трубопроводами України зафіксовано у 1991 році – 94,9 млн тонн, з яких 51,8 млн тонн було направлено на вітчизняні НПЗ. До 2000 року обсяги транспортування залишалися стабільними на рівні 65 млн тонн щорічно, включаючи 51 млн тонн транзиту для експорту. Однак із 2007 року цей показник почав знижуватися і досяг у 2013 році 17 млн тонн, більшу частину з яких становив транзит на експорт– 15 млн тонн.

Станом на 2021 рік компанія Нафтогаз транспортувала 15,7 млн тонн нафти трубопровідним транспортом на українські НПЗ, а також до країн Східної та Центральної Європи.

На сьогодні транспортування здійснюється через магістральну систему нафтопроводів «Дружба», яка забезпечує постачання до Чехії, Словаччини, Угорщини та Боснії і Герцеговини. Придніпровська мережа магістральних трубопроводів втратила транзитну функцію і використовувалась виключно для транспортування нафти до Кременчуцького НПЗ.

Запуск у 2002 році нафтопроводу «Одеса-Броди», спроектованого як реверсивний, разом із Морським нафтовим терміналом «Південний» (розташованим у м. Одеса), створив передумови для диверсифікації джерел поставок нафти на українські нафтопереробні заводи, а також для формування транзитних потоків.

Таблиця 2.2

Потужність магістральних нафтопроводів України

Назва	Проектна потужність, млн. т/рік	Фактична потужність, млн. т/рік
Самара Лисичанськ	90,0	62,0
Мічурінськ Кременчук	18,0	18,0
Мозир Броди	34,0	28,0
Снігурівка Одеса	13,2	16,2
Лисичанськ Тихорєцьк	30,0	16,8
Броди Державний кордон	25	24,7
Одеса Броди	14,5	14,5

Джерело: [50]

Загалом, система трубопроводів здатна забезпечити потреби нафтопереробних заводів у повному обсязі відповідно до їх максимальної проєктної потужності Важливим завданням є приведення української мережі нафтопроводів у відповідність до міжнародних стандартів, що потребує впровадження сучасних технологій для транспортування нафти та нафтопродуктів.

Із 20 морських торговельних портів України половина була залучена до транспортування нафти. Проте, левова частка належала портам «Одеса», «Феодосія», «Південний», а також «Іллічівськ». До 1991 року обсяг перевалки нафти та нафтопродуктів у морських портах України становив 23–24 млн тонн щорічно, з яких близько 20 млн тонн припадало на Одеський нафтопорт. Проте, згодом завантаженість в портах значно скоротилися через загальне зниження постачань нафти в країну.

Додатково, більшість портових об'єктів залишаються не реконструйованими належним чином. Винятком є нафтовий термінал Одеського порту, модернізація якого в 1999 році дозволила збільшити його пропускну спроможність до 25–28 млн тонн. Однак, якість роботи більшості портів не відповідає сучасним вимогам.

Оцінка останніх процесів у сфері української нафтопереробки дає можливість виокремити низку ключових проблем, що сприяють виникненню та посиленню кризових тенденцій у нафтопереробній галузі:

1. Неефективна державна політика у сфері нафтопереробки. Фактично можна говорити про відсутність комплексної державної політики щодо розвитку української нафтопереробної галузі. Програмних документів стратегічного характеру у цій сфері не було ухвалено. У запропонованій Енергетичній стратегії України до 2030 року питання нафтопереробки висвітлені лише поверхово. Шляхи розвитку галузі, включаючи національний ринок пального та стимулювання альтернативних видів палива, належним чином не розкриті. Законодавча база, в межах якої працює галузь, залишається нестабільною та несприятливою для її сталого розвитку, що ускладнює визначення перспектив і створення умов для ефективної роботи підприємств.

Ефективний контроль з боку держави за виконанням інвестиційних зобов'язань власниками підприємств у частині їхньої реконструкції, модернізації та забезпечення виробництва високоякісного пального фактично відсутній. Не запроваджено ні заохочувальних механізмів (податкових,

митних тощо), ні примусових заходів (штрафів, анулювання договорів купівлі-продажу акцій тощо), які б стимулювали бізнес до оновлення і розвитку галузі.

Негативний вплив має і несприятлива податкова політика, зокрема, впровадження ПДВ (що сплачується грошовими коштами) під час розмитнення нафти, призначеної для переробки. Це спричиняє вимивання обігових коштів у нафтопереробних заводів. Крім того, ситуація з відшкодуванням ПДВ експортерам нафтопродуктів залишається незадовільною. Постійні затримки з поверненням ПДВ викликали дефіцит обігових коштів у підприємств, що унеможливлювало закупівлю достатніх обсягів сировини. У таких умовах заводи змушені були переходити на давальницькі схеми переробки нафти, що призводило до втрат державного бюджету через зменшення податкових надходжень та зборів.

2. Зношеність та застарілість матеріально-технічної бази основних виробничих потужностей нафтопереробних підприємств України. Недостатній рівень інвестицій та фінансування галузі не дозволяли своєчасно оновлювати технологічні установки. Унаслідок цього основне обладнання більшості вітчизняних НПЗ стало фізично зношеним і морально застарілим, а його нормативний строк експлуатації давно закінчився. Ступінь зношеності виробничих засобів окремих заводів перевищив 90%, тоді як середній показник по країні становить 75%.

Жоден із українських НПЗ не може конкурувати із підприємствами сусідніх держав і не володіє достатніми ресурсами для масштабного оновлення. Невідповідний стан заводів став одним із факторів, що призвів до зростання залежності країни від імпорту нафтопродуктів. Починаючи з 2005 року, обсяги імпорту нафтопродуктів стабільно зростали, у 2013 році вони збільшилися у 4,8 разів порівняно з 2001 роком. Водночас експорт, навпаки, скорочувався: у 2013 році він був меншим у 4,2 рази порівняно з 2001 роком і в 9,9 разів — відносно 2003 року.

3. **Неякісне пальне:** Більшість вітчизняних нафтопродуктів не відповідають міжнародним стандартам, що обумовлено недосконалістю технологій виробництва, низьким рівнем вимог національних норм, слабким контролем та відсутністю послідовної державної політики у впровадженні відповідних європейських стандартів. Це, у свою чергу, не стимулює власників і виробників нафти до модернізації підприємств.

Крім того, протягом тривалого часу деякі НПЗ отримують дозволи на випуск пального, яке не відповідає навіть національним, досить «м'яким» стандартам.

4. **Значна залежність вітчизняних НПЗ від імпорту нафти та нафтопродуктів.** Як уже зазначалося, Україна протягом багатьох років поступово втрачала контроль над цією стратегічно важливою галуззю економіки та національної безпеки. За період 2018–2023 років у зовнішній торгівлі України обсяги імпорту автомобільного пального суттєво перевищували експорт (див. рис. 2.3., рис. 2.4).

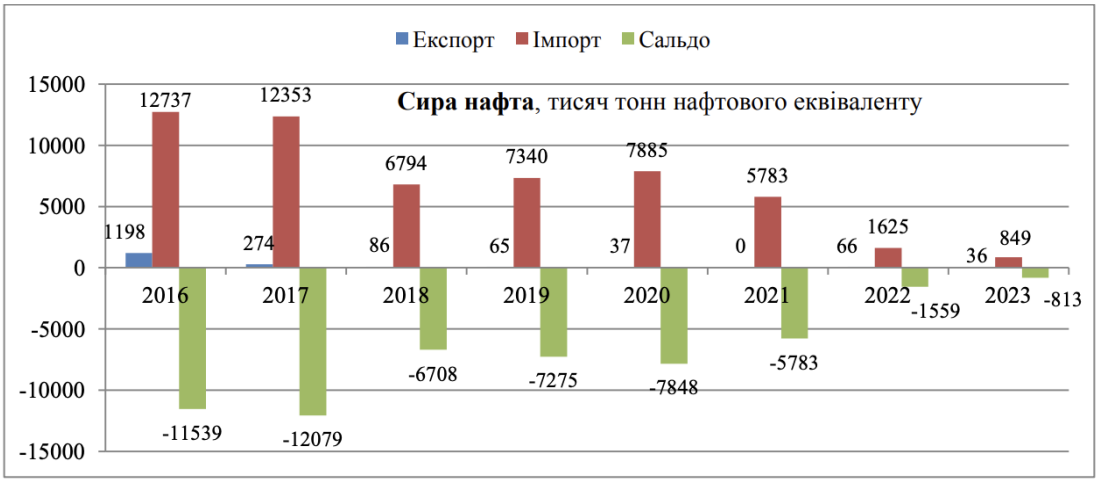

Рис. 2.3. Динаміка зовнішньої торгівлі України сирою нафтою у 2018-2023 рр.

Джерело: складено автором на основі даних [70]

Протягом 2022–2023 рр. імпорт сирої нафти значно скоротився через ракетні обстріли вітчизняних нафтопереробних заводів, здійснені країною-агресором.

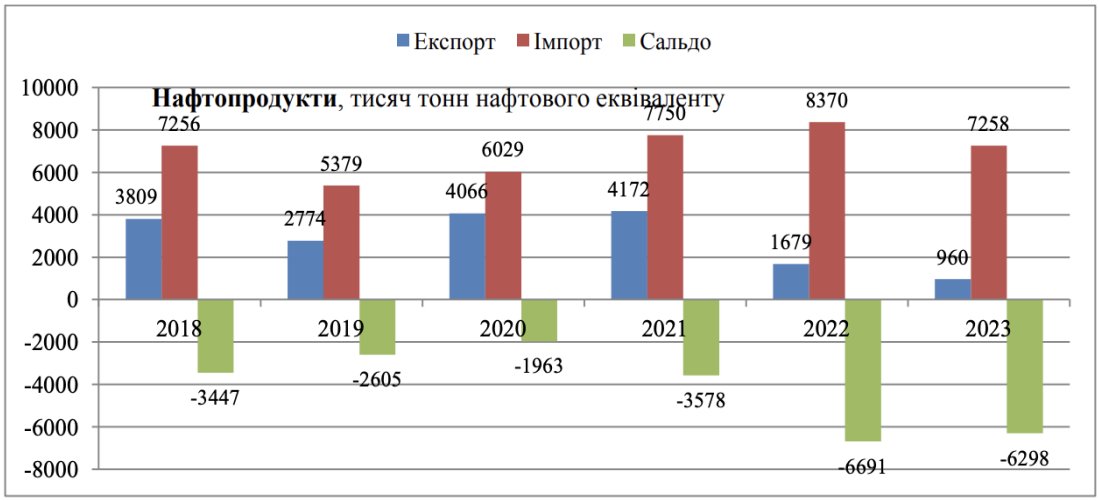

Рис. 2.4. Динаміка зовнішньої торгівлі України світлими нафтопродуктами у 2018-2023рр.

Джерело: складено автором на основі даних [70]

Незважаючи на достатню диверсифікацію постачальників автомобільного пального (зокрема, Литва, Туреччина, Греція, Угорщина), основними імпортерами бензину та дизельного палива залишалися Білорусь та РФ (див. рис. 2.5). У 2021 році залежність України від російського та білоруського пального перевищувала 70%.

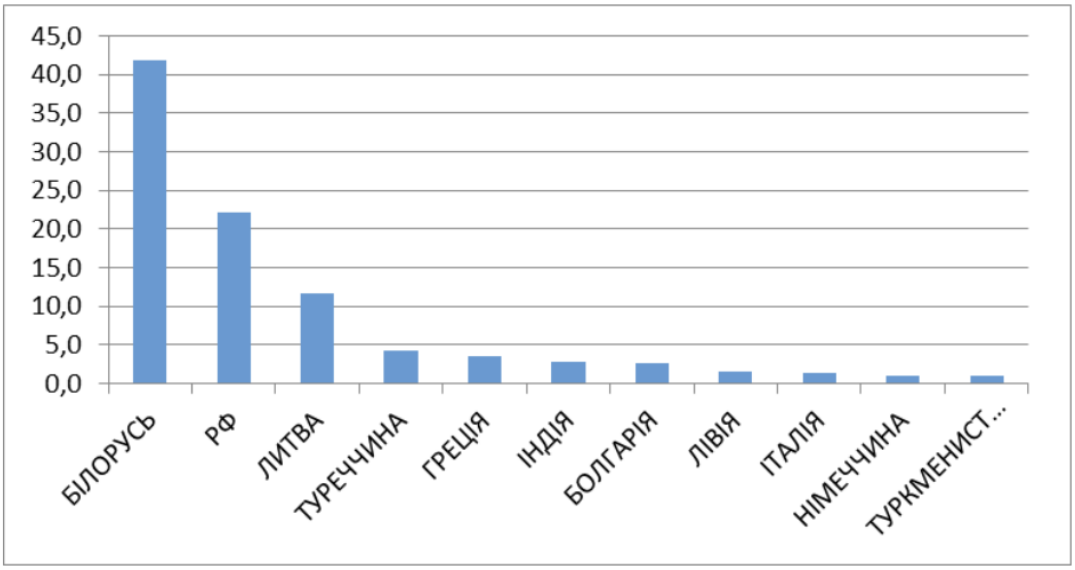

Рис. 2.5. Регіональна структура вітчизняного імпорту світлих нафтопродуктів у 2021р. (%)

Джерело: складено автором на основі даних [70]

Як видно з рис. 2.5, у регіональній структурі імпорту за 2021 рік частка Білорусі становила 41,9%, росії – 22,1%, Литви – 11,7%, Туреччини – 4,2%, а інші країни постачали менш ніж 5% кожна. Фінансові надходження, отримані Росією та Білоруссю за постачання пального в Україну, перевищили 6 мільярдів доларів США.

У 2021 р. близько 45% споживаного бензину Україна виробляла самостійно (1 млн т із загального обсягу у 2,3 млн). Ситуація з дизельним паливом ще більш складна: Україна виробила лише близько 1,1 млн тонн із загальних 8 млн тонн, що становить приблизно 14%. Водночас більше 5 млн тонн, що перевищує 60% від спожитого обсягу, було імпортовано з Білорусі та рф (приблизно 3 млн тонн і понад 2 млн т відповідно). Литва забезпечила понад 1 млн тонн.

Як видно, до початку повномасштабного вторгнення залежність від постачання з двох країн-агресорів була критично високою, і ані уряд, ані постачальники чи виробники палива не вжили суттєвих заходів для зменшення цієї залежності, оскільки комерційні інтереси мали вищий пріоритет, ніж питання безпеки. Після початку повномасштабної війни

Україна повністю припинила постачання з РФ та Білорусі і замінила їх поставками пального, яке в основному надходило з Польщі, Румунії та Литви.

Основним недоліком нафтопровідної системи України є те, що зовнішні поставки сировини здійснюються лише через російську нафтогонну систему, що призводило до монопольного становища РФ у постачанні нафти в Україну та її транзиті. В таких умовах диверсифікація джерел постачання нафти повинна бути розглянута як ключовий аспект національної безпеки і забезпечення стабільного функціонування та розвитку паливно-енергетичного комплексу. Географічне розташування України дозволяє забезпечити постачання нафти незалежними маршрутами з Азербайджану, Казахстану, Туркменістану, а також країн Близького та Середнього Сходу, що дозволить значно посилити роль України як транзитної держави між нафтовидобувними регіонами Каспійського моря і важливими європейськими ринками.

Залежність української нафтопереробної галузі від постачання нафти з РФ має ще одну важливу проблему – технологічну орієнтацію вітчизняних підприємств на переробку саме російської "важкої" нафти, що є однією з основних перешкод для диверсифікації джерел нафти, що надходять до України.

Великі поставки нафтопродуктів високої якості мали руйнівний вплив на ефективність роботи українських НПЗ, які не змогли конкурувати з постачальниками з Білорусі та РФ через зростання вартості імпортної нафти та високі витрати на виробництво продукції.

5. **Малий обсяг власного видобутку нафти.** Такі негативні фактори, як: складність доступу до родовищ (дві третини всіх запасів знаходяться на глибині понад 2,5 км), вичерпання підтверджених запасів нафти, затримки в пошуках та освоєнні нових родовищ, що розташовані на шельфах Азовського і Чорного морів, невеликі обсяги розвідувального буріння та технологічна відсталість устаткування нафтовидобувної промисловості стримують

збільшення внутрішнього видобутку нафти та обмежують можливості її подальшої переробки й експорту за кордон.

Проблеми видобутку нафти в Україні також пов'язані з збитками від експлуатації західних родовищ (щомісячні втрати складають близько 48 млн грн). Ці родовища стали економічно невигідними після підвищення рентних платежів за видобуток нафти та газового конденсату.

Останнім часом в Україні спостерігається стабільне зменшення фінансування геологорозвідувальних та бурових робіт. Це пов'язано з тим, що імпорт енергоносіїв приносить більший прибуток і швидші фінансові результати для певних комерційних структур. До того ж інвестування в розвиток гірничодобувної галузі є високо ризикованим і має низьку окупність, яка з роками тільки зростає. Через недостатнє фінансування та складні умови для залучення іноземних інвесторів, темпи освоєння вуглеводневих ресурсів на українських шельфах Чорного та Азовського морів є незадовільними.

На даний момент збільшення видобутку нафти можливе через розробку найглибших шарів вже відомих родовищ (зокрема, в Прикарпатському регіоні), відкриття нових родовищ (наприклад, у западині Дніпровсько-Донецької області) та освоєння шельфових площ у Чорному та Азовському морях. Варто зазначити, що в колишньому СРСР видобувалось лише 30-40% геологічних запасів, тоді як у країнах з високими технологіями цей показник може досягати 70-80%. Навіть при найбільш оптимістичних прогнозах видобутку, Україна все одно залишатиметься великим імпортером нафти.

Загальними проблемами, які стримують розвиток ринку нафти та нафтопродуктів, можна вважати: негативний інвестиційний клімат, недостатню підтримку з боку держави та корпоративного сектора у науковому аспекті цієї галузі, неефективне державне управління, а також тіньову діяльність на ринку автомобільного пального, непрозорі економічні зв’язки, значний відтік кваліфікованих спеціалістів за кордон, порушення екологічних стандартів та норм на підприємствах, а також невідповідність

чинного законодавства європейським стандартам та політична нестабільність у країні.

Першопричиною виникнення системних проблем, що перешкоджають ефективному функціонуванню вітчизняного ринку автомобільного пального, є, насамперед, бездіяльність органів державної влади в питаннях захисту національних виробників та стимулювання їх розвитку. За таких умов виробники не мали достатньої мотивації для модернізації виробництва, покращення якості та розширення асортименту продукції, а також для пошуку нових ринків збуту.

Таким чином, всі зазначені проблеми сприяли зниженню обсягів виробництва автомобільного пального та занепаду нафтопереробної галузі України. Як результат, вітчизняні виробники нафтопродуктів мають низьку конкурентоспроможність як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, що веде до зменшення надходжень до бюджету та знижує рівень енергетичної безпеки національної економіки.

2.2. Емпірична оцінка ефективності вітчизняної зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами

Досліджуючи тенденції зовнішньої торгівлі України, слід відзначити, що ціновий фактор є одним із ключових елементів у розвитку експортної діяльності підприємств вітчизняного нафтопереробного сектора. Зовнішньоторговельні операції Україна проводить з партнерами із 189 країн світу. Оскільки зміни ринкової кон’юнктури та значні коливання цін на міжнародних ринках у порівнянні з внутрішніми викликають серйозні коливання у вітчизняному експорті світлих нафтопродуктів, важливо визначити потенційні зовнішні ринки, де Україна має значні конкурентні переваги.

Оцінку можна здійснити за допомогою індексу виявлених відносних переваг (RCA), запропонованого Беллою Балассом. Застосовуючи цей індекс, розрахований відповідно до формули 2.1, можна визначити найбільш перспективні ринки збуту для українських підприємств, що займаються нафтопереробкою. Якщо індекс перевищує 1, це означає, що країна має переваги, якщо менше 1 — експорт виявляється неефективним в порівнянні з іншими країнами.

(2.1)

$$RCA^t = \frac{1000}{X_j^t + M_j^t} \times \left[\left(X_y^t - M_y^t \right) - \left(X_j^t - M_j^t \right) \times \frac{X_y^t - M_y^t}{X_j^t + M_j^t} \right]$$

де X_y^t - експорт товарів сектора (j) країни (i) до групи інших країн, обраних для аналізу;

M_y^t - - імпорт товарів сектора (j) країни (i) з групи інших країн, обраних для аналізу;

X_j^t - загальний експорт країни (i) до групи інших країн, обраних для аналізу;

M_y^t - загальний імпорт країни (i) з групи інших країн, обраних для аналізу.

Результати проведених розрахунків, наведені на рисунку 2.6, демонструють, що Україна має найбільші конкурентні переваги у торгівлі світлими нафтопродуктами з такими державами: Латвія (значення RCA – 12,22), Естонія (10,84), Мальта (6,26), Швейцарія (3,97), Туреччина (2,90), Об’єднані Арабські Емірати (2,43). Це можна пояснити налагодженим процесом поставок пального до зазначених країн, що значною мірою залежить від сезонних змін ринкових цін.

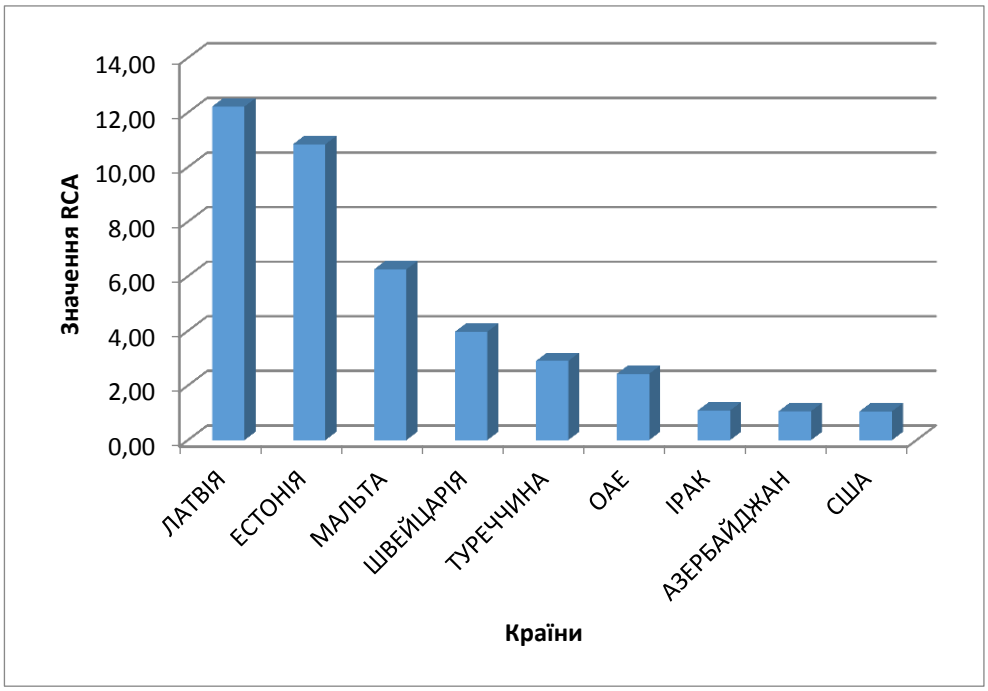

Рис. 2.6. Ранжування товарної групи «Паливо мінеральне, нафта і продукти її переробки» згідно з індексом виявлених порівняльних переваг (RCA) України у торгівлі з країнами ЄС та СНД у 2021 р.

Джерело: складено автором на основі даних [70]

Найбільші негативні значення індексу порівняльних переваг спостерігаються у відносинах з державами, з якими Україна підтримує двосторонні торговельні зв'язки. До цього списку входять: Білорусь (-26,62), Російська Федерація (-12,42), Литва (-6,21), Греція (-2,16) (див. рис. 2.7). Зазначені країни у 2021 році виступали нетто-експортерами нафтопродуктів до України, займаючи міцні позиції на українському паливному ринку.

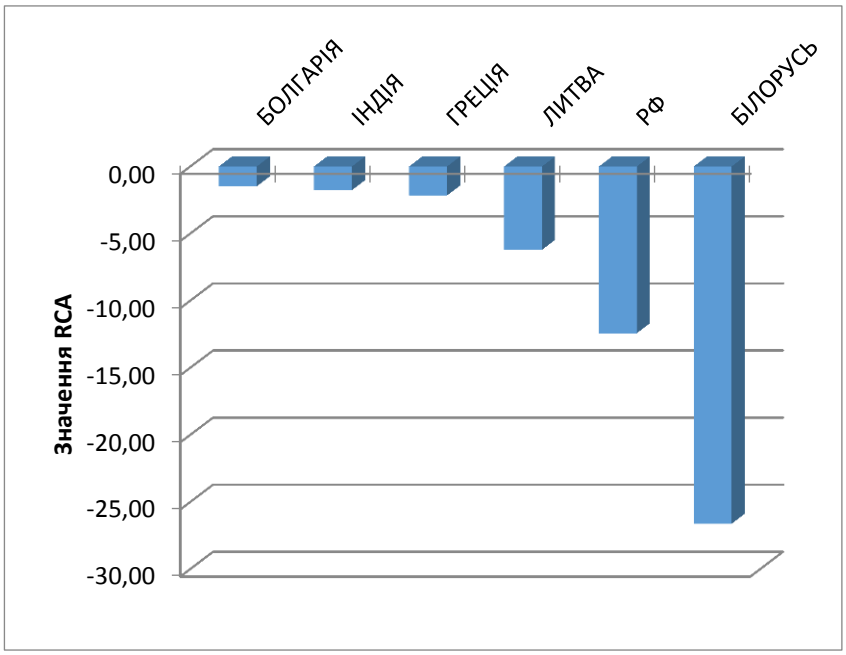

Рис. 2.7. Від'ємні значення індексу виявлених порівняльних переваг (RCA) у товарній групі «Паливо мінеральне, нафта і продукти її переробки» у зовнішній торгівлі України 2021 р

Джерело: складено автором на основі даних [70]

Для визначення потенційних ринків експорту світлих нафтопродуктів доцільно провести експертний аналіз рівня привабливості ринків та конкурентоспроможності вітчизняних виробників на цих ринках. В рамках дослідження було обрано такі країни для аналізу: Словенія, Греція, Естонія, Єгипет, Нідерланди, Німеччина, Ізраїль та Чехія.

Попередні результати експертного аналізу потенційних ринків наведені у таблиці Б.1 (Додаток Б). Відповідно до отриманих даних, найбільш привабливими для експорту світлих нафтопродуктів є ринки Словенії (100 балів), Естонії (98), Чехії (97), Ізраїлю (90) та Нідерландів (87).

З метою детальнішого аналізу привабливості різних експортних ринків, а також позицій вітчизняних підприємств у нафтопереробній сфері, було здійснено їх експертну оцінку. Як приклад, у таблицях 2.3 та 2.4 представлено аналіз привабливості ринку Естонії та конкурентних позицій українських виробників.

Таблиця 2.3

Експертна оцінка привабливості ринку Естонії для вітчизняного експорту світлих нафтопродуктів

Фактори привабливості ринку	Експертні оцінки (M_i)					Ваговий коефіці-єнт G_i	M_iG_i
	Дуже пога-но (0-20)	Погано (21-40)	Нейтрально (41-60)	Добре (61-80)	Дуже добре (81-100)		
1. обсяг ринку				80		0,17	13,39
2. ріст ринку				79		0,17	13,06
3. структура споживачів			58			0,12	7,04
4. діапазон цін					85	0,18	15,12
5. купівельна спроможність					87	0,18	15,83
6. доступність ринку			45			0,09	4,24
7.інтенсивність конкуренції			41			0,09	3,52
8. політико-економічні ризики					92	0,19	17,71
Сума	0	0	144	159	264		89,89

Джерело: побудовано на основі експертних оцінок автора

Показник привабливості ринку (Q_n) розрахований за формулою:

$$Q_n = \frac{\sum_{i=1}^{m} M_i G_i}{\sum_{i=1}^{m} M_i} = \frac{89,89}{567} = 0,158 \qquad (2.2)$$

Для інших досліджених ринків значення цього показника є наступним: Словенія – 0,129, Чехія – 0,145, Ізраїль – 0,136, Нідерланди – 0,164. Згідно з результатами експортного аналізу, Нідерланди та Естонія мають найкращі позиції для реалізації експортних поставок. Додаток В містить детальні обчислення коефіцієнтів привабливості зовнішніх ринків для українських експортерів нафтопродуктів.

При остаточному виборі найбільш перспективних ринків збуту світлих нафтопродуктів варто здійснити поглиблений аналіз конкурентних позицій українських виробників на зазначених ринках.

Рівень конкурентних позицій розраховується (Q_k) за такою формулою:

$$Q_k = \frac{\sum_{i=1}^{m} M_j G_j}{\sum_{i=1}^{m} M_j} \qquad (2.3)$$

У таблиці 2.4 представлено результати обчислень рівня конкурентоспроможності українських експортерів на естонському ринку світлих нафтопродуктів.

Таблиця 2.4

Оцінка конкурентних позицій на ринку Естонії для вітчизняного експорту світлих нафтопродуктів

Фактори привабливості ринку	Експертні оцінки (Mj)					Ваговий коефіці-єнт Gj	MjGj
	Дуже погано (0-20)	Погано (21-40)	Нейтрально (41-60)	Добре (61-80)	Дуже добре (81-100)		
1.конкурентоспромо-жність продукції			60			0,12	7,16
2. ціни та умови укладення контракту					81	0,16	13,04
3. умови присутності на ринку			41			0,08	3,34
4. умови збуту					85	0,17	14,36
5. умови комунікації					89	0,18	15,75
6. ринкова частка			41			0,08	3,34
7. оцінка можливого фінансового результату				80		0,16	12,72
Сума	0	0	142	80	255		69,72

Джерело: побудовано на основі експертних оцінок автора

Значення цього показника для Естонії дорівнює 0,146, для Словенії — 0,144, Чехії — 0,155, Ізраїлю — 0,136, а для Нідерландів — 0,141. Отже, порівняно з іншими ринками, найперспективнішими для співпраці є Чехія та Естонія. У додатку Г наведено детальні обчислення коефіцієнтів конкурентоспроможності українських експортерів світлих нафтопродуктів.

На рисунку 2.8 зображена портфельна матриця, побудована на основі аналізу привабливості зовнішніх ринків світлих нафтопродуктів та рівня конкурентоспроможності національних компаній у досліджуваних країнах:

Словенія: $Q_п$= 0,129; Q_k = 0,144;

Естонія: $Q_п$ = 0,158; Q_k = 0,146;

Чехія: $Q_п$ = 0,145; Q_k = 0,155;

Ізраїль: $Q_п$ = 0,136; Q_k = 0,136;

Нідерланди: $Q_п$ = 0,164; Q_k = 0,141.

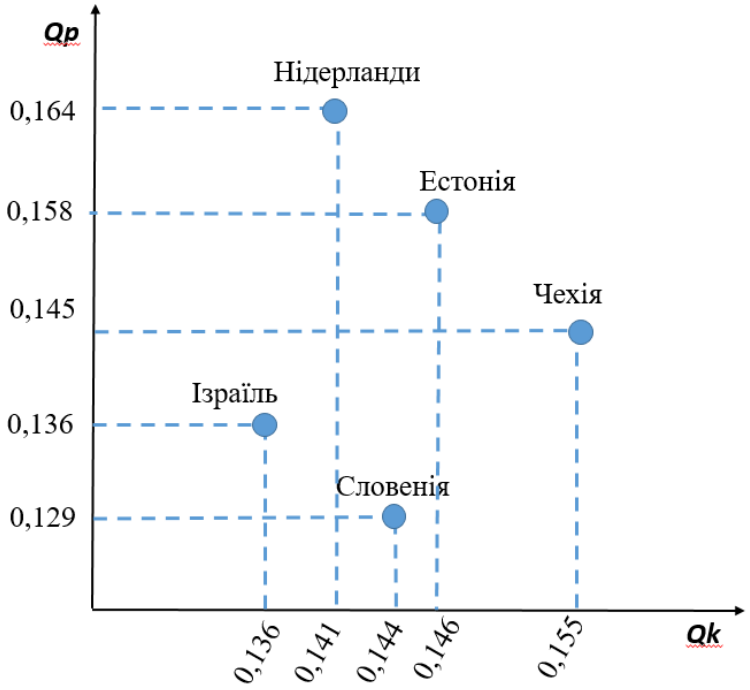

Рис. 2.8. Портфельна матриця привабливості та конкурентних позицій вітчизняних підприємств на зарубіжних ринках при експорті світлих нафтопродуктів.

Джерело: побудовано автором

Згідно з отриманими даними портфельної матриці, враховуючи критерії привабливості та конкурентні переваги вітчизняних виробників, можна зробити висновок, що найпривабливішими є ринки Чехії та Естонії, тоді як найменшу привабливість мають Словенія, Нідерланди та Ізраїль.

Таким чином, попри глобальні кризові явища, українські нафтопереробні підприємства володіють значним експортним потенціалом. Результати RCA-аналізу засвідчили, що у 2021 році Україна мала найвагоміші порівняльні переваги у торгівлі світлими нафтопродуктами з такими країнами, як Латвія, Естонія, Мальта, Швейцарія та Туреччина. Водночас найнижчі показники конкурентоспроможності були зафіксовані у торгівлі з Білоруссю, Російською Федерацією, Литвою та Грецією, що підтверджується від'ємним значенням індексу порівняльних переваг.

Результати експертного аналізу ринкової привабливості та конкурентних позицій вітчизняних виробників свідчать про те, що найбільш перспективними напрямками для експорту світлих нафтопродуктів є ринки Чехії та Естонії.

2.3. Оцінка впливу зовнішніх чинників на розвиток вітчизняного ринку світлих нафтопродуктів

Глобальні ринки нафти мають досить складну структуру, що охоплює видобуток, експорт та перерозподіл ресурсів. На ці процеси впливають різноманітні фактори, зокрема вибір основних експортних маршрутів, ринкова ситуація, якість сировини, рівень цін тощо.

Ринок нафти справляє значний вплив на світову економіку, а також на економічну ситуацію окремих держав, впливаючи на добробут громадян як країн-експортерів, так і імпортерів нафти.

Країни ОПЕК контролюють більше ніж 40% світового видобутку нафти та володіють 77% надійних світових запасів, що дозволяє диктувати

умови для продажу сировини на світових нафтових ринках. Саме ОПЕК розробляє стратегії дій під час несприятливої ринкової ситуації, яка може проявлятися у надвиробництві нафтопродуктів, підвищенні вартості енергоносіїв та інших факторах, коли зменшується попит основних імпортерів нафти.

Необхідно зауважити, що нестабільність і непередбачуваність однаково негативно впливають як на споживачів (країни-імпортери), так і на виробників (країни-експортери) нафти. Для перших різке змінення цін створює загрозу економічній стабільності, а перебої з постачанням серйозно впливають на енергетичну безпеку. Для других це означає дисбаланс у фінансових надходженнях від реалізації нафти, а також знижує передбачуваність обсягів інвестицій у видобуток.

Більшість економічно розвинених держав залежать від імпорту нафти. Зокрема, п'ять із семи країн «Великої сімки», 26 із 30 країн-членів ОЕСР та 25 із 27 членів ЄС є нетто-імпортерами або споживачами імпортної нафти. Така суттєва залежність як розвинених країн, так і тих, що розвиваються, від зовнішніх поставок підвищує їхню вразливість до частих і непередбачуваних коливань на нафтових ринках. Крім того, це частково обумовлює їхню політичну залежність від держав-експортерів нафти та нафтопродуктів.

Український ринок автомобільного палива доцільно розглядати як відкриту систему, що суттєво залежить від зовнішніх економічних факторів. Однією з ключових рис української економіки є високий рівень відкритості, який проявляється у значній частці експорту та імпорту у структурі ВВП. У зв'язку з цим стан ринку нафти та нафтопродуктів України відображає специфіку кризових явищ останніх років у нафтовій галузі загалом.

Джерелами порушень балансу на ринку автомобільного пального виступають зовнішні фактори, зокрема, вартість сирої нафти на світових біржах і валютний курс. Усе це має вагомий вплив на розвиток економіки України, адже ціни на нафтопродукти є основою для загального рівня цін у країні. Для України, де власний видобуток нафти покриває лише 16,1%

сучасних економічних потреб, стабільність цін на нафтовому ринку є ключовим елементом енергетичної безпеки держави, а також важливим чинником сталого розвитку та зміцнення конкурентоспроможності економіки.

Коливання світових нафтових цін, постійне зростання попиту на нафтопродукти та високі витрати на їх транспортування спричинили значне збільшення собівартості продукції українських нафтопереробних підприємств. Це призвело до зниження прибутковості переробки нафти та конкурентоздатності палива українського виробництва.

Ефективна діяльність нафтопереробних підприємств забезпечує істотні надходження до бюджету країни, як від внутрішньої реалізації нафтопродуктів, так і від їх експорту. До того ж, у періоди зростання цін на нафту (а отже, й на нафтопродукти) доходи від нафтопереробної галузі демонструють тенденцію до збільшення.

Станом на сьогоднішній день, Україна перебуває в умовах війни, що значно підриває її економічний потенціал. У період із 24 лютого 2022 року і донині вітчизняна економіка зазнала значних збитків внаслідок збройної агресії РФ. Це призвело до істотної втрати економічного потенціалу, а також до скорочення обсягів міжнародної торгівлі. Попри спроби України прискорити інтеграцію з Європейським Союзом, забезпечити це у військових умовах є надзвичайно складно.

На цьому тлі особливу важливість має всебічне вивчення факторів та умов, що визначають експансію на міжнародні ринки пального в умовах воєнного стану. Лише детальне усвідомлення цих аспектів дасть можливість українським компаніям у нафтопереробній галузі розробити дієві стратегії для виходу на зовнішні ринки та зміцнення своїх конкурентних переваг.

Серед основних чинників, які мають значний вплив на цей процес, можна виокремити:

1. **Руйнування інфраструктури та безпекова ситуація спричинені повномасштабним вторгненням в Україну**. Воєнні дії, обстріли та

окупація значної частини українських територій призвели до значного знищення виробничих потужностей, а також транспортної та логістичної інфраструктури. Це створило серйозні перепони для стабільного виробництва і постачання продукції на міжнародні ринки. Значну частину працездатного чоловічого населення було мобілізовано до лав Збройних Сил України, що викликало дефіцит кваліфікованих фахівців, особливо у виробничих галузях. Окрім цього, чимало працівників були змушені евакуюватися або виїхати за кордон.

На сьогодні, в Україні не функціонує жодне нафтопереробне підприємство. У перші дні повномасштабної війни свою роботу припинив Шебелинський завод через значну загрозу ракетних ударів з боку РФ. Згодом припинив діяльність і Кременчуцький завод, інфраструктура якого була майже повністю знищена окупаційними військами. Роботу інших НПЗ призупинили через технічну чи економічну недоцільність їх експлуатації. Крім того, було припинено імпорт нафти з країн-агресорів, тимчасово заблоковано вихід України до морів і зруйновано логістичні ланцюги.

Усі ці обставини призвели до посилення проблеми дефіциту автомобільного пального, підвищення його вартості та унеможливлення експорту цієї продукції до європейських країн. Важливим моментом є те, що ціни на нафтопродукти досягли рекордних показників не лише в Україні через війну, а й у всьому світі. Ба більше, вони почали стабільно зростати разом із ціною на нафту ще з початку 2021 року, а повномасштабне вторгнення РФ в Україну лише прискорило цей тренд. Польща стала ключовим партнером України, допомагаючи подолати кризу з пальним. Наразі більша частина імпортних поставок припадає на західний кордон із Польщею.

Протягом 30 років роботи у чорноморській акваторії було створено інфраструктуру, освоєно технології буріння та розробки морських свердловин, а також виконано значний обсяг наукових досліджень, спрямованих на забезпечення безпечної експлуатації нафто-газових родовищ

без шкоди для довкілля. Крім того, була розроблена система підготовки фахівців для виконання складних робіт у морських умовах. Усе це було зруйновано внаслідок анексії Криму, а згодом і повномасштабного вторгнення РФ.

2. Макроекономічна нестабільність. Воєнні дії стали причиною різкого падіння курсу гривні, стрімкого зростання інфляції, дефіциту бюджету та значного погіршення інвестиційного клімату. Такі макроекономічні коливання створюють складнощі для планування експортної діяльності, збільшують ризики та витрати для бізнесу.

У табл. 2.5. наведені макроекономічні показники України в динаміці за 2021–2023 роки, які включають валовий внутрішній продукт (ВВП), рівень інфляції та обмінний курс гривні до долара США. Ці дані демонструють серйозні економічні труднощі, спричинені війною.

Таблиця 2.5.

Макроекономічні показники України в динаміці за 2021-2023 рр.

Показник	2021	2022	2023
ВВП, млрд. грн	1450	980	1050
Інфляція, %	6.5	21.4	15.7
Курс гривні, до $	27.2	36.9	38.5

Складено автором на основі даних [70]

Слід особливо зазначити, що майже все пальне зараз імпортується, а його вартість значною мірою залежить від курсу гривні до іноземних валют, таких як долар та євро.

3. Відсутність інвестицій у галузь у зв'язку з нестабільною політичною ситуацією та воєнним конфліктом. Для українських нафтопереробних заводів виробництво нафтопродуктів, що відповідають європейським стандартам, залишається проблемою через необхідність значних інвестицій у модернізацію та технологічне оновлення.

Через обмеженість інвестицій і недостатнє фінансування галузі не було змоги своєчасно оновити технологічне обладнання. Як наслідок, основні

виробничі потужності Херсонського, Одеського, Надвірнянського, Дрогобицького та Кременчуцького НПЗ є фізично зношеними та морально застарілими, а нормативний термін їхньої експлуатації давно минув. Рівень зношеності обладнання на окремих заводах перевищив 90%, тоді як у середньому цей показник становить 75% для всіх НПЗ України.

Низький рівень інвестицій у буріння нових свердловин і проведення капітальних ремонтів у попередні роки, разом із природним спадом продуктивності родовищ, падінням світових цін на нафту та значним податковим навантаженням, призвели до того, що у 2022 році компанія «Укрнафта» знизила видобуток нафти з конденсатом на 8,6% порівняно з 2021 роком, що склало 1,37 млн тонн. Видобуток природного газу також скоротився на 6% у порівнянні з попереднім роком, досягнувши 18,5 млрд кубометрів, що стало найнижчим показником за останні два десятиліття. Зокрема, «Укргазвидобування» у 2022 році видобуло 13,2 млрд кубометрів газу. Крім того, приватні компанії в Україні скоротили видобуток нафти та конденсату на 15%.

Зниження обсягів видобутку нафти та значна залежність від імпорту нафтопродуктів стали одними з ключових негативних наслідків роботи ринку нафти та нафтопродуктів у останні роки.

4. **Складна інтеграція в економічний простір ЄС.** Вихід на ринок Європейського Союзу є складним завданням. Важливо розуміти, що імпортні мита – далеко не єдиний механізм, який ускладнює доступ до цього ринку. Різноманітні нетарифні методи регулювання, такі як санітарні, фітосанітарні, екологічні вимоги та інші подібні обмеження, можуть мати навіть більший вплив, ніж митні збори. Крім того, важливу роль відіграють форми та способи комерційної присутності на закордонних ринках, ефективність ринкових стратегій та рівень розвитку маркетингових систем.

Для підтримки України Рада Європейського Союзу у червні 2022 року на рік повністю скасувала всі мита та квоти на українські товари. Це рішення дало можливість зменшити негативний вплив на економіку країни, зокрема

сприяло стабілізації зовнішньоекономічної діяльності, оскільки ЄС є одним із найбільших торговельних партнерів України.

Проте без глибоких структурних та інституційних змін у самій Україні, без ефективної адаптації до стандартів сертифікації продукції, які діють у ЄС, і без приведення вітчизняного виробництва у відповідність із міжнародними стандартами, запропоновані Євросоюзом комерційні поступки матимуть лише обмежений ефект. Крім того, необхідні значні реформи на рівні корпоративної стратегії розвитку українського бізнесу, щоб забезпечити реальну вигоду від цієї підтримки.

Якщо нафтопродукти, виготовлені в Україні, а також вітчизняна система технічного регулювання не будуть відповідати стандартам Європейського Союзу, то українська продукція не зможе безперешкодно потрапити на європейські ринки, не кажучи вже про її широке розповсюдження та споживання.

Після підписання Угоди про асоціацію з ЄС умови зовнішньої торгівлі для України з європейськими партнерами суттєво покращилися. Однак загальний попит на українські товари на світовому ринку залишається низьким, а конкуренція на глобальних ринках стає дедалі жорсткішою. За таких умов, щоб збільшити обсяги зовнішньої торгівлі автомобільним пальним, необхідно активно шукати внутрішні резерви для підвищення конкурентоспроможності нафтопереробної продукції, а також диверсифікувати експортні позиції в умовах глобальної економіки. Україні не варто розраховувати на простий шлях до повноправного членства в ЄС, оскільки її продукція не є критично важливою для більшості ринків та компаній Євросоюзу, складаючи лише 0,8% від загального обсягу експорту на ринки ЄС.

Тому, першочерговим завданням Кабінету Міністрів України, Верховної Ради та Національного банку України повинно стати впровадження термінових заходів і використання можливостей для

перетворення зовнішньоторговельного співробітництва з урахуванням національних інтересів і залучення внутрішніх ресурсів.

Для оцінки залежності розвитку вітчизняного ринку автомобільного пального та подальшого експорту нафтопродуктів від динаміки світових цін на нафту та обмінного курсу було проведено аналіз на основі множинної лінійної регресії. За допомогою лінійних функцій дана регресія моделює взаємозв'язок між даними та оцінює невідомі параметри за вхідними масивами даних, також описує залежність функції Y (у даному випадку експорт нафтопродуктів у цінах попереднього року - oil_export) від значень X.

У формулі 2.4 відображено загальний вигляд рівняння множинної лінійної регресії:

$$Y = b_0 + b_1 x_1 + b_2 x_2 + \cdots + b_n x_n \quad (2.4)$$

де: b_0 – вільний член рівняння,

b_1 , b_2 , b□ – розрахункові коефіцієнти рівняння регресії.

Незалежними змінними, які можуть впливати на динаміку вітчизняного експорту світлих нафтопродуктів, обрано:

oil_price_index – індекс світових цін на нафту;

exchange_rate - обмінний курс;

Для проведення цього дослідження було використано квартальні дані за 2011-2021 рр., які представлені у додатку Ґ.

Результати проведеного емпіричного дослідження мають такий вигляд (2.5) і більш детально представлені в додатку Д:

$$Y = 301740{,}66 - 8714{,}60 * \text{oil_price_index} + 5528{,}56 * \text{wheat_price_index} \quad (2.5)$$

Усі коефіцієнти цього рівняння відображають ступінь впливу обраних факторів (oil_price_index та exchange_rate) на досліджуваний показник (oil_export). Якщо кожен із факторів зміниться на одиницю, то показник зміниться на значення відповідного коефіцієнта регресії. Вільний член рівняння не має жодного економічного змісту.

Згідно з обчисленнями, що наведені на рисунку Д.1 у додатку Д, можна дійти висновку, що побудована модель множинної регресії є адекватною відповідно до критерію Фішера. Це пояснюється тим, що величина Significance F менша за граничний рівень 5% (0,05), а саме становить 0,0000000000002533. Крім того, значення, подані у рядку P-value, також є нижчими за зазначений поріг у 5%, що дозволяє вважати всі коефіцієнти статистично значущими.

Коефіцієнт множинної кореляції (в таблиці позначений як Multiple R) перевищує нуль, що свідчить про існування прямої залежності між значенням Y та показниками oil_price_index і exchange_rate.

Значення F, відповідно до критерію Фішера, значно перевищує табличне критичне значення 3,2 і становить 63,87495137. Це підтверджує вагомий вплив відібраних факторів на показник Y.

Підсумовуючи, можна зазначити, що повномасштабне вторгнення Росії в Україну спричинило появу цілої низки проблем і бар’єрів для виходу українських підприємств на міжнародні ринки. Окрім критичного погіршення безпекової ситуації, знищення логістичної та виробничої інфраструктури, з’явилися нові регуляторні перепони.

Стан глобального ринку нафти та нафтопродуктів, неконтрольовані процеси формування цін, а також недоліки в податкових механізмах регулювання виробничої і торговельної діяльності мають негативний вплив на рівень розвитку вітчизняного ринку світлих нафтопродуктів та функціонування усього нафтопереробного комплексу в Україні.

Висновки до розділу

1. Україна входить до переліку держав із містким внутрішнім ринком нафтопродуктів та розвиненими традиціями в сфері переробки нафти й транспортування. Вона володіє надлишковими потужностями

нафтопереробної галузі, що мають потенціал для виготовлення конкурентоспроможної продукції на експорт.

Українська нафтопереробна промисловість, основи якої були закладені ще у 1950-х роках, і досі не зазнала необхідної реструктуризації та оновлення відповідно до сучасних викликів і стандартів. На сьогодні в країні відсутні стимули, які могли б спонукати власників нафтопереробних заводів до їхньої модернізації. Через це технологічні показники вітчизняних НПЗ залишаються на низькому рівні. Загалом, з точки зору технологічного розвитку, українські нафтопереробні підприємства належать до числа найбільш застарілих у світі.

Нафтопереробний сектор України критично залежить від імпортних поставок і практично не перебуває під державним контролем. Це спричинено приватизацією більшості великих НПЗ, браком ефективного нагляду за виконанням приватизаційних інвестиційних зобов'язань власниками підприємств, неефективним управлінням державними акціями, а також відсутністю стратегічних резервів нафти та нафтопродуктів. Як наслідок, держава втратила контроль над внутрішнім ринком нафтопродуктів.

2. За допомогою індексу виявлених відносних переваг (RCA), запропонованого Беллою Балассом, було визначено найбільш перспективні ринки збуту для українських підприємств, що займаються нафтопереробкою. Результати проведених розрахунків, демонструють, що Україна має найбільші конкурентні переваги у торгівлі світлими нафтопродуктами з такими державами: Латвія, Естонія, Мальта, Швейцарія, Туреччина, Об'єднані Арабські Емірати.

Для визначення потенційнмх ринків експорту світлих нафтопродуктів було проведено експертний аналіз рівня привабливості ринків та конкурентоспроможності вітчизняних виробників на цих ринках, який показав, що найбільш привабливими для експорту світлих нафтопродуктів є ринки Словенії, Естонії, Чехії, Ізраїлю та Нідерландів.

3. Повномасштабне вторгнення Росії в Україну спричинило появу цілої низки проблем і бар'єрів для виходу українських підприємств на міжнародні

ринки. Воєнні дії, обстріли та окупація значної частини українських територій призвели до значного знищення виробничих потужностей, транспортної та логістичної інфраструктури, що створило серйозні перепони для стабільного виробництва і постачання продукції на міжнародні ринки. На сьогодні, в Україні не функціонує жодне нафтопереробне підприємство. Стан глобального ринку нафти та нафтопродуктів, неконтрольовані процеси формування цін, відсутність інвестицій, а також недоліки в податкових механізмах регулювання виробничої і торговельної діяльності мають негативний вплив на рівень розвитку вітчизняного ринку світлих нафтопродуктів та функціонування усього нафтопереробного комплексу в Україні. Побудована модель множинної регресії є адекватною, а всі її коефіцієнти — значущими. Вона демонструє пряму залежність між експортом світлих нафтопродуктів і світовими цінами на нафту та обмінним курсом, а також підкреслює значний вплив цих факторів на динаміку зовнішньої торгівлі даною продукцією.

РОЗДІЛ 3
ОБҐРУНТУВАННЯ ПЕРСПЕКТИВНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ АВТОМОБІЛЬНИМ ПАЛЬНИМ

3.1. Перспективи розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами

На сьогодні економічна ситуація в Україні є складною і вимагає надходження валютних надходжень від зовнішньої торгівлі товарами та послугами. Нафтопереробний сектор повинен ефективно сприяти сталому розвитку державної економіки, однак упродовж багатьох років він забезпечував її екстенсивне зростання. Наявні виробничі потужності та технічний рівень нафтопереробних заводів наразі дають можливість повністю задовольняти потреби економіки України у бензині, дизельному паливі, мазуті, а також виробляти понад п'ять десятків інших продуктів нафтопереробки та нафтохімії. Крім того, ці потужності дозволяють експортувати значну частку продукції.

Зважаючи на те, що нафтопереробний бізнес за своєю природою є міжнародним, для його розвитку в Україні потрібно активніше впроваджувати інтеграційні процеси, об’єднуючи ключові етапи функціонування ринку нафти і нафтопродуктів (видобуток, у тому числі власної нафти, її транспортування, переробка та реалізація нафтопродуктів).

У високорозвинених державах значний акцент робиться на збереженні енергоресурсів, удосконаленні технологій переробки нафти, покращенні екологічної ситуації та автоматизації виробничих процесів. Водночас постсоціалістичні країни, за винятком держав СНД, створивши відповідні умови, отримали значні інвестиції від міжнародних організацій, що дозволило їм практично завершити оновлення і реформування нафтопереробної промисловості.

Провідні держави ОЕСР сформували сучасний сектор нафтопереробки, де технології відповідають суворим вимогам щодо збереження ресурсів і екологічної безпеки. Невелике зростання попиту на нафтопродукти, яке спостерігається в цих країнах, забезпечується завдяки наявним резервам потужностей установок для первинної та глибокої переробки нафти, а тимчасова нестача компенсується за рахунок раніше сформованих нафтових запасів.

Стратегічний напрямок зовнішньоекономічної діяльності України має бути спрямований на співробітництво з промислово розвинутими державами, оскільки вони мають значний експортно-імпортний потенціал. Встановлення економічного партнерства з такими країнами сприятиме просуванню вітчизняних світлих нафтопродуктів на зовнішні ринки, де високий рівень конкуренції стимулюватиме підприємців покращувати якість продукції та надавати послуги на відповідному рівні. Крім того, орієнтація нафтопереробного сектору та зовнішньої торгівлі України на провідних гравців світового ринку сприятиме прискоренню процесу інтеграції нашої економіки в глобальну господарську систему.

У сфері нафтового та нафтопереробного бізнесу України простежується тенденція до створення інтеграційних об’єднань за принципом «знизу догори», коли перед формуванням міжнародних угод проходить тривалий період становлення економічних зв’язків на рівні підприємців, фірм і корпорацій. Завдяки розвитку економічних контактів насамперед на корпоративному рівні відбувається аналіз, адаптація та вдосконалення політико-правових, економічних, соціально-культурних та інфраструктурних умов. Важливо зміцнювати взаємодію між державами шляхом створення інтеграційних альянсів, виділення ключових напрямків співпраці, вдосконалення нормативної бази та реалізації чіткої державної стратегії.

При виборі партнерів для здійснення зовнішньоекономічної діяльності, пов’язаної з продажем світлих нафтопродуктів, насамперед слід приділяти

увагу вирішенню економічних і політичних питань. Важливо ретельно обирати варіанти співпраці, які сприятимуть не лише розвитку нафтовидобувної сфери, а й вдосконаленню процесів нафтопереробки та нафтохімії на високому технічному та технологічному рівні, а також досягненню економічних результатів, що відповідатимуть інтересам обох сторін угоди.

Таблиця 3.1

SWOT-аналіз підприємств нафтопереробного комплексу України

Сильні сторони (Strength)	**Слабкі сторони (Weaknesses)**
- Наявність понад 130 родовищ нафти, з балансовими запасами приблизно 120 тонн; - Добре розвинена нафтотранспортна система; - Значний промисловий потенціал – 6 великих заводів первинної переробки нафти та понад 20 підприємств малої продуктивності; - Диверсифіковані джерела постачання нафти; - Достатня кількість трудових ресурсів; - Збережений науковий потенціал;	- Значна залежність від імпортної сировини; - Нестача підприємств вторинної переробки нафти; - Технологічно застарілі основні виробничі потужності; - Низька якість та конкурентоздатність виготовленої продукції; - Нестача інвестицій та відповідного фінансування галузі; - Невеликі обсяги власного видобування нафти;
Можливості (Opportunities)	**Загрози (Threats)**
- Розширення експортної пропозиції внаслідок укладання угоди про зону вільної торгівлі між Україною та ЄС; - Розширення співпраці із США, країнами Європи та Азії; - Співпраця з провідними іноземними компаніями; - Побудова нових підприємств, реконструкція та модернізація наявних потужностей;	- Повномасштабне вторгнення РФ в Україну; - Тимчасово заблокований вихід України до морів та знищені логістичні ланцюги; - Несприятливий інвестиційний клімат та невідповідність законодавства європейським стандартам; - Нестабільна зовнішня цінова кон’юктува; - Високі тарифи на транспортування нафтопродуктів; - Сильна конкуренція з боку європейських та азійських країн;

Джерело: побудовано автором

У табл. 3.1 представлено перелік ключових сильних та слабких сторін українського нафтопереробного комплексу, а також можливі перспективи розвитку та ризики для цієї галузі.

В умовах сучасних викликів надзвичайно важливо розробити нову ефективну модель функціонування зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами, яка враховуватиме зміни в політичній ситуації країни та її інфраструктурі. Виходячи із соціально-економічного стану держави та враховуючи світовий досвід, державним органам доцільно створити оптимальну систему адміністративних, економічних і правових заходів, а також розробити стратегію інноваційного розвитку нафтопереробної галузі з активним застосуванням новітніх досягнень у фінансовій, технологічній та торгівельній сферах.

Насамперед необхідно провести комплексну реконструкцію та оновлення підприємств нафтопереробної галузі та суміжних секторів, використовуючи як власний науково-технічний потенціал, так і залучаючи іноземні технології. При цьому необхідно передбачити розвиток інфраструктури для зберігання та відвантаження нафти і нафтопродуктів, щоб задовольнити потреби стратегічних резервів. Адже створення ефективної системи оперативних і стратегічних запасів сприятиме стабільності ринку нафтопродуктів, допоможе уникнути коливань у періоди пікових навантажень і знизить залежність від держав, які є експортерами нафти.

Будівництво великих підприємств, орієнтованих на первинну переробку нафти, без належного розвитку вторинних процесів призвело до неефективного використання сировини. Оптимальна переробка нафти може прирівнюватися до відкриття та освоєння нових родовищ. Застосування застарілих технологій спричиняє значні втрати як сировини, так і готової продукції.

Забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних нафтопереробних підприємств у сфері зовнішньоекономічної діяльності в умовах воєнного стану є складним і багатовимірним завданням. Для цього необхідно активно працювати над покращенням якості продукції, впроваджувати сучасні

технологічні рішення, адаптуватися до змін у зовнішньому середовищі та розробляти дієві стратегії управління ризиками.

Одним із ключових пріоритетів у сфері нафтопереробки є збільшення глибини переробки сировини, яка на даний момент у середньому становить 67%. У цьому контексті важливу роль відіграють інновації. Їх інтеграція сприятиме зростанню рівня переробки нафти до 80-85%, тоді як світові показники досягають 92-95%.

Підприємства, які прагнуть утриматися на ринку та розвиватися навіть під час воєнних дій, повинні активно впроваджувати передові технології, автоматизувати виробничі процеси та вдосконалювати електронну комерцію. Використання новітніх технологій та автоматизації у виробництві суттєво підвищує продуктивність, зменшує витрати і тривалість виробничого циклу та покращує якість продукції. Автоматизовані системи дають можливість оперативно реагувати на зміни ринкового попиту, що є надзвичайно важливим за умов нестабільності. Підприємства мають постійно вкладати кошти у науково-дослідні та конструкторські роботи (НДКР), впроваджувати інновації та автоматизувати виробництво для підвищення ефективності та конкурентоспроможності.

Модернізація нафтопереробних заводів Західної України, зокрема Дрогобицького та Надвірнянського, сприятиме покращенню якості та підвищенню рівня переробки нафти. Такий підхід є економічно доцільним у порівнянні зі зведенням нових підприємств, оскільки використання вже існуючої інфраструктури та наявних ресурсів дозволить значно зменшити витрати і скоротити час, необхідний для будівництва. Цілком доцільно підтримати проекти реконструкції Херсонського НПЗ із потужністю 4,5 млн тонн нафти на рік, а також Одеського НПЗ, який має вийти на проектний рівень 3,9 млн тонн. У цьому контексті необхідно розширювати міжнародне співробітництво задля модернізації наявних виробничих потужностей.

Крім того, можлива розробка проекту будівництва нового нафтопереробного комплексу із продуктивністю 8 млн тонн нафти в рік та

глибиною переробки 95%. Для реалізації цього плану необхідно залучити стратегічного партнера – компанію, що займається видобутком нафти, з метою спорудження в Україні як мінімум одного сучасного підприємства, орієнтованого на виробництво бензину та дизельного пального для забезпечення потреб як внутрішнього так і європейських ринків.

Згідно з експертними оцінками, будівництво нового нафтопереробного заводу із річною потужністю 10–11 млн тонн обійдеться у 4–5 млрд доларів США. За світовою практикою, термін реалізації такого проекту складає 4–5 років.

Однак, головною стримуючою перешкодою для вкладання коштів у будівництво та модернізацію українських нафтопереробних заводів залишається російська військова агресія, що створює значні ризики для потенційних інвесторів. Українські виробники автомобільного пального мають можливість зайняти свою нішу європейському ринку, за умови проведення модернізації виробництва. Проте для цього потрібні значні інвестиції, які нині залучити надзвичайно складно, оскільки західні інвестори розглядають Україну як зону підвищеного економічного ризику.

При необхідності система нафтотранспортних магістралей може повністю задовольнити потреби нафтопереробних заводів, виходячи з їхніх максимальних проектних потужностей.

Незважаючи на суттєвий фізичний знос і моральне старіння обладнання, за умови належного фінансування програм із діагностики, обслуговування та реконструкції (не менше 120 млн доларів США щороку), нафтотранспортна система здатна функціонувати на належному рівні. Українську систему нафтопроводів необхідно довести до рівня, що відповідатиме міжнародним стандартам та передбачає застосування новітніх технологій у сфері транспортування нафти та нафтопродуктів.

Одним із можливих рішень проблеми забезпечення України нафтою та інтеграції країни у загальноєвропейський нафтовий ринок є нафтопровід Одеса-Броди, який є складовою частиною Євроазійського

нафтотранспортного коридору (ЄАНТК). Введення цього нафтопроводу в експлуатацію має для України важливе стратегічне значення, оскільки дозволяє диверсифікувати джерела постачання нафти, а також сприяє інтеграції в європейський ринок, з'єднуючи каспійських виробників на сході та європейських споживачів на заході. Під час реалізації цього проекту, як у напрямку схід-захід, так і в реверсному режимі, першочергово мають враховуватися національні інтереси України, що включають зменшення залежності від монопольних постачальників енергоресурсів та отримання додаткових прибутків від транзиту нафти до інших країн.

Впровадження ряду проектів у сфері нафтопереробки можна здійснювати шляхом взаємовигідної співпраці держави та приватного сектору. Під концепцією державно-приватного партнерства мається на увазі, перш за все, спільне фінансування розвитку виробничої та транспортної інфраструктури, а також надання державних гарантій для отримання кредитних ресурсів, необхідних для оновлення та будівництва нафтопереробних підприємств та нафтотранспортних шляхів.

Уряд, у свою чергу, має забезпечити додаткові стимули для власників НПЗ модернізувати виробничі потужності та впровадити механізми залучення інвестицій для відновлення потужностей, що були зруйновані через військову агресію РФ на території України, а також для зведення в Україні щонайменше одного нового нафтопереробного заводу, який виготовлятиме якісне пальне для потреб вітчизняного та європейського ринків.

Зокрема необхідно:

- тимчасово звільнити від оподаткування діяльності підприємства, яка спрямована на модернізацію та реконструкцію виробничих потужностей;
- встановити податкові пільги на устаткування, що імпортується в Україну, а також тимчасово (не більше ніж на 2 роки) зняти податок на землю для НПЗ;

- щоб стимулювати інвестиції у видобуток нафти необхідно внести зміни до законодавства в частині оподаткування нафтогазовидобувної галузі;
- визначити чіткі та непорушні ліцензійні вимоги, що стосуються переробки сировини та виробництва нафтопродуктів;
- посилити відповідальність власників НПЗ за невиконання інвестиційних зобов'язань, несвоєчасне проведення модернізаційних робіт, а також передбачити санкції за затримки в їх виконанні;
- провести аудит та інвентаризацію основних потужностей вітчизняного НПК, а також експертизу технічного стану нафтопроводів, резервуарів для зберігання нафти та нафтопродуктів, а також об'єктів супутньої інфраструктури, які належать усім міністерствам і державним установам України.

Ключовими аспектами, що впливають на результативність вітчизняної торгівлі, є дотримання міжнародних норм та відповідне законодавче регулювання. Створення єдиної системи моніторингу за ринком світлих нафтопродуктів є однією з основних цілей держави.

Основними завданнями державної політики в цьому напрямку повинно стати відновлення системи контролю за якістю нафтопродуктів та належне фінансування цієї ініціативи, гарантування виконання принципу: вища якість – менші податки, забезпечення належного контролю на кордоні та митного нагляду, підвищення штрафів та юридичної відповідальності за виробництво та продаж фальсифікованої продукції, введення обов'язкового маркування і стандартів екологічних норм Євро-5 та Євро-6.

Якщо вимоги державних стандартів будуть залишатися незмінними протягом тривалого часу, у власників НПЗ не виникатиме необхідності постійно покращувати виробничі процеси, що є обов'язковим для ринків багатьох європейських країн. Тому потрібно заздалегідь визначити послідовність та терміни, протягом яких будуть підвищуватися вимоги до якості вітчизняних нафтопродуктів, щоб учасники ринку могли зазначити відповідні терміни в своїх планах.

Для вирішення питання збільшення обсягів виробництва автомобільного пального доцільно забезпечити ефективне функціонування підприємств з малою продуктивністю, що спеціалізуються на переробці нафти, газового конденсату та виробництві нафтопродуктів. Донедавна ці підприємства вважалися збитковими другосортними альтернативами великих заводів Власники великих НПЗ активно сприяли створенню негативного іміджу таких міні-підприємств, що потім широко підтримувалося в медіа.

Однак, слід підкреслити, що підприємства малої продуктивності займаються переробкою сировини з позабалансових і малодебітних родовищ, яка є малопривабливою для великих НПЗ через значні відмінності в густині та вмісті різних домішок. Це дає можливість коригувати обсяги переробки сировини та пропозицію паливних матеріалів на ринку відповідно до рівня попиту та характеристик використовуваної нафти, а також мінімізувати залежність від зовнішніх валютних і сировинних ризиків. Будівництво таких підприємств потребує порівняно невеликих початкових фінансових вкладень, а період окупності є досить коротким.

Для забезпечення енергетичної безпеки країни у післявоєнний час та досягнення до 2030 року рівня самозабезпеченості паливом у 50%, необхідно розглянути можливість передачі Кременчуцького НПЗ під управління держави. Важливо здійснити оцінку перспектив його післявоєнного відновлення із застосуванням сучасних технологій, що відповідатимуть провідним європейським вимогам з точки зору продуктивності, екологічності та безпеки.

Подальший розвиток ринку світлих нафтопродуктів в Україні значною мірою залежить від завершення війни та подальшого відновлення національної економіки. До початку повномасштабного вторгнення в Україні щорічно видобувалося близько 2 мільйонів тонн нафти. Незважаючи на знищення нафтопереробної галузі країни, видобуток продовжується, тому необхідно забезпечити її переробку на потужностях державних компаній країн-союзників України.

Через припинення роботи Кременчуцького НПЗ в Україні наразі неможливо здійснювати переробку нафти, яку видобуває компанія «Укрнафта». У 2021 році її обсяг становив близько 1,4 мільйона тонн, що перевищує половину всього внутрішнього видобутку. Даний ресурс можна було б обробляти за «толінговою схемою» на потужностях наших найближчих партнерів, зокрема в Польщі, де на ринку суттєву роль відіграє компанія PKN Orlen.

Ця корпорація володіє трьома нафтопереробними заводами в Польщі, ще трьома — у Чехії та одним підприємством у Литві. Крім того, Orlen має мережу з 1 700 автозаправних станцій, розташованих на території Польщі та Німеччини. Завдяки цьому, компанія може розглядатися як потенційний партнер для укладання угод щодо переробки української нафти, а також виробництва пального, необхідного для потреб країни.

Доставка сировини з України до підприємств Orlen можлива як залізничним транспортом, так і трубопровідним шляхом — через територію Словаччини до Чехії, де компанія має відповідні виробничі потужності. За оцінками фахівців, це дозволить щорічно отримувати для України 80 тисяч тонн різних видів пального, зокрема бензину, дизельного пального, авіаційного пального та бітуму. У післявоєнний період така компанія могла б розпочати діяльність на українському ринку з метою відновлення нафтопереробної галузі, ставши стратегічним партнером для НАК «Нафтогаз».

Нижче у таблиці 3.2 наведені основні переваги та недоліки такої схеми.

Таблиця 3.2

Переваги та недоліки «**тролінгової схеми**»

Переваги	**Недоліки**
• Дозволяє уникнути залежності від руйнування власної інфраструктури; • Немає необхідності будувати чи ремонтувати НПЗ в умовах війни; • Можливість реалізації продукції через міжнародні торговельні мережі;	• Україна стає залежною від політики та економіки держав, які приймають участь у схемі; • Додаткові витрати на логістику, пов’язані з перевезенням нафти і готових продуктів; • Можливі труднощі із забезпеченням

	необхідного рівня якості продукції;

Джерело: побудовано автором

Таким чином, використання «толінгової схеми» в умовах руйнування Кременчуцького НПЗ є не тільки вимушеним, проте ефективним способом вирішення питання переробки української нафти.

Держава має у своєму розпорядженні різноманітні механізми, які ще до завершення бойових дій могли б сприяти збільшенню експорту нафтопереробної продукції з вищою часткою доданої вартості. За оцінками деяких експертів, цьому може допомогти посилення стимулювання для національних виробників, запровадження системи страхування військово-політичних ризиків, можливість отримання доступного кредитування, а також оптимізація логістичних процесів шляхом модернізації української залізничної мережі відповідно до європейських норм.

Щодо правових аспектів, які регулюють здійснення експортної діяльності, варто зазначити, що в Україні функціонує відповідна нормативно-правова база. Процес проведення експортних операцій визначається законами, постановами Кабінету Міністрів, указами Президента, а також нормативними актами Міністерства економічного розвитку і торгівлі України та інших державних органів, які регулюють окремі питання тарифного та нетарифного характеру, а також міжнародними угодами, підписаними Україною.

Основним нормативним актом, що регламентує реалізацію експортної продукції України на міжнародних ринках, є Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність»[27]. Процедура виконання митних формальностей під час експортування товарів визначається положеннями Митного кодексу України[45]. Відповідно до чинного законодавства, експортери мають право самостійно обирати іноземних контрагентів, визначати номенклатуру товарів, їх вартість, а також строки та обсяги постачання. З огляду на членство України у Світовій організації торгівлі (СОТ), важливим фактором є те, що держава не може застосовувати жодних

обмежень чи заборон, окрім митних зборів, податків та інших платежів, а також у формі квот або ліцензування експорту й імпорту.

Утім, враховуючи євроінтеграційний курс України, доцільним було б провести низку заходів, а саме:

– вдосконалити нормативно-правову базу шляхом ухвалення нових законодавчих актів,

– прийняти Стратегію зовнішньоторговельної політики України, що визначатиме застосування відповідних інструментів державної підтримки експорту та оптимізації імпорту, зокрема, через кредитування та страхування експортних операцій;

– впровадити систему страхування експортної діяльності, а також експортних кредитів;

– посилити експортний потенціал шляхом максимального використання переваг режиму вільної торгівлі з країнами-членами ЄС; підписати угоди про створення зон вільної торгівлі з Туреччиною, Ізраїлем, країнами РСАДПЗ та Економічним співтовариством західноафриканських держав, беручи до уваги національні інтереси України.

Україна займає вигідне геополітичне положення та виконує роль транзитної держави, що необхідно ефективно використовувати у процесі інтеграції до глобальної економічної системи.



Рис. 3.1. Напрями розвитку нафтопереробного комплексу України вітчизняної зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами

Джерело: побудовано автором

На рисунку 3.1 узагальнено ключові напрями розвитку нафтопереробної промисловості та вітчизняної зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами.

Таким чином, нафтопереробна галузь економіки України потребує комплексних і стратегічно обґрунтованих рішень, щоб подолати кризові явища та досягти рівня розвинених європейських країн. Для вирішення наявних труднощів держава, як активний учасник ринку, повинна вживати рішучих заходів і застосовувати регуляторні інструменти для боротьби з тіньовою економікою, а також стимулювати розвиток і модернізацію вітчизняного виробництва як на загальнодержавному, так і на регіональних рівнях. Впровадження новітніх технологій та сучасних виробничих процесів дозволить українським підприємствам, що виготовляють світлі нафтопродукти, підвищити рівень глибини переробки нафти і значно покращити якість кінцевої продукції, що підвищить їхню конкурентоздатність на міжнародних ринках.

Для реалізації поставлених завдань необхідна скоординована співпраця Кабінету Міністрів України, Міністерства фінансів, Міністерства енергетики та вугільної промисловості, а також Міністерства економічного розвитку і торгівлі України.

3.2. Обґрунтування моделі імпортозаміщення на вітчизняному ринку автомобільного пального

Суттєва залежність України від імпорту автомобільного палива, разом із низькою ефективністю вітчизняної нафтової промисловості, створює загрози для подальшого економічного розвитку.

Для реалізації потенціалу експорту необхідно розробити механізм стимулювання й розвитку експортної діяльності України, що передбачає ефективне регулювання державою системи підтримки національних експортерів, сприяння формуванню сучасної та інноваційної структури експортного потенціалу. Ключовою передумовою цієї стратегії має стати дієва політика імпортозаміщення, спрямована на зменшення залежності українського експорту від імпорту та зміцнення позицій вітчизняних виробників як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

Імпортозаміщення розглядається як процес, що полягає у виробництві конкурентоспроможних аналогів імпортованої продукції завдяки впровадженню державної політики прогресивного та структурного реформування. Це дозволяє задовольняти попит внутрішнього ринку та збільшувати експорт товарів із високою доданою вартістю, спрямованих на досягнення торговельного балансу країни.

Ефективна реалізація політики імпортозаміщення може стати рушієм економічного зростання через створення нових робочих місць, розвиток сучасних технологій у виробництві й управлінні, а також отримання прибутку, який може бути інвестований. Для розбудови підприємств, що виготовляють замінники імпортного пального, передусім необхідно залучити як внутрішні, так і зовнішні інвестиції, впровадити закордонні технології чи використовувати національні. Результатом цих дій стане насичення внутрішнього ринку продукцією-замінником імпорту та її подальший експорт за кордон.

Імпортозаміщення – це один з ключових засобів для захисту та розвитку національної економіки. У міжнародній практиці є чимало прикладів країн, які впроваджували політику імпортозаміщення, щоб підтримати національні компанії та посилити економічний потенціал держави.

Впровадження стратегії імпортозаміщення на українському ринку автомобільного пального значною мірою залежить від поточних

особливостей ведення бізнесу, зокрема від тіньових схем та корупції, нездатності окремих суб'єктів господарювання повністю виконувати соціальні зобов'язання, надмірної залежності від зовнішніх чинників ринкового формування, а також культурних аспектів та історично сформованих традицій ведення бізнесу в окремих регіонах. При цьому, як свідчить міжнародний досвід, значущість держави та її регулюючих органів збільшується, адже саме вони можуть результативно впливати на ринкові процеси та підтримувати баланс інтересів суспільства, підприємств і споживачів.

Варто зауважити, що процес імпортозаміщення в сфері нафтопереробки тісно пов'язаний із застосуванням інноваційних підходів до розвитку та стимулювання виробництва, яке заміщує імпорт. Впровадження в Україні традиційної моделі імпортозаміщення, що базується виключно на власних можливостях і технологічних рішеннях, у найближчій перспективі супроводжується значними труднощами, оскільки багато сфер економіки втратили свої конкурентні переваги.

Одним із можливих варіантів імпортозаміщення є реалізація стратегії індустріального імпортозаміщення, яка передбачає активне залучення міжнародних компаній та прямих іноземних капіталовкладень (ПІІ) транснаціональних корпорацій. Ці фактори є ключовими у успішній імплементації індустріальної моделі імпортозаміщення на вітчизняному ринку автомобільного пального, та вимагають від держави роботи над покращенням іміджу України серед потенційних інвесторів. На сьогоднішній день, у міжнародному контексті, Україна залишається малопривабливою для іноземних вкладників, а обсяги ПІІ відзначаються низьким рівнем капіталізації. Головними бар'єрами на шляху залучення життєво необхідних інвестицій, які є критично важливими для оновлення економіки через брак внутрішніх фінансових ресурсів, досі залишаються неефективне управління, невизначеність у питанні виконання договірних зобов'язань, а також корупційні ризики. Крім того, поточна ситуація ускладнюється військовими

діями на території України, затримкою реформування та неконтрольованим знеціненням національної валюти.

Загалом, міжнародний досвід свідчить, що збільшення капіталовкладень у сферу нафтопереробки дозволяє в найближчій перспективі задовольнити потреби економіки, що розвивається, тоді як зменшення інвестицій негативно відображається на енергетичній стабільності країни, уповільнює зростання виробничих потужностей у середньостроковому періоді (особливо це стосується тривалих проєктів у нафтовій галузі), призводить до дефіциту пального для споживачів, спричиняє спад промислового виробництва, підвищення цін, скорочення робочих місць і зростання інфляції. Це наочно підтверджується вітчизняною господарською практикою.

Необхідно визначити ключові напрями державної стратегії, спрямованої на імпортозаміщення в сегменті автомобільного палива, зокрема: покращення антимонопольного (конкурентного) регулювання, удосконалення процедур ввезення нафтопродуктів, раціоналізацію імпортних обсягів та діяльності міжнародних корпорацій у цьому секторі, стимулювання інноваційної та інвестиційної активності НПК, усунення ризику надмірного впливу іноземного капіталу, розроблення нових логістичних шляхів постачання нафти, а також налагодження співробітництва з міжнародними організаціями та установами.

На рисунку 3.2 Зображено основні етапи стратегії імпортозаміщення для України.



Рис. 3.2. Етами стратегії імпортозаміщення України

Джерело: побудовано автором

Надзвичайно важливим у реалізації державної стратегії імпортозаміщення на українському ринку автомобільного пального є забезпечення балансу інтересів вітчизняних нафтопереробних підприємств та імпортерів паливної продукції. Дискусії щодо необхідності впровадження імпортних мит на паливо для автомобілів набувають дедалі більшої гостроти, оскільки вони суттєво впливають на конкурентну ситуацію на ринку та зачіпають інтереси всіх його учасників. Представники НПК неодноразово висували вимоги до уряду щодо запровадження імпортних мит, попереджаючи про можливе припинення роботи підприємств.

У зв’язку з цим виконано SWOT-аналіз, що дозволяє оцінити ймовірні наслідки, та ризики введення таких мит на території України (таблиця 3.3).

Таким чином, у разі позитивного рішення, впровадження імпортних мит на нафтопродукти може мати суттєвий негативний ефект. Перш за все, вітчизняні НПЗ наразі не спроможні постачати на внутрішній ринок паливо високої якості за доступними цінами, тому одразу після введення митних тарифів слід очікувати значного зростання вартості.

Таблиця 3.3

SWOT-аналіз доцільності введення імпортних на автомобільне пальне на території України

Сильні сторони (Strength)	**Слабкі сторони (Weaknesses)**
- Зростання надходжень до державного бюджету за рахунок мита та податкових платежів від національних виробників; - Розширення обсягів внутрішнього виробництва пального; - Наявність на території України нафтопереробних комплексів та розвиненої трубопровідної мережі; - Великий потенціал для інвестування власниками українських нафтопереробних підприємств; - Добре розвинена мережа автозаправних станцій для реалізації вітчизняного пального; - Існування загальнодержавних і регіональних стратегій, програм і наукових досліджень щодо розвитку ринку нафтопродуктів;	- Раптовий стрибок цін одразу після запровадження мита; - Держави, проти яких введено мито, можуть оскаржити дії України у міжнародних організаціях(СОТ та ЄС); - Зношені виробничі потужності та низький рівень технологічної переробки нафти; - Недостатня якість українського пального; - Слабка конкурентоспроможність виробників порівняно із західними транснаціональними корпораціями, які виходять на вітчизняний ринок; - Ймовірність обмеження українськими виробниками діяльності АЗС, орієнтованих на імпорт, для їх подальшого придбання за заниженою ціною; - Нелегальне виготовлення нафтопродуктів;
Можливості (Opportunities)	**Загрози (Threats)**
- Різноманітність джерел імпорту нафти та нафтопродуктів в Україну; - Запровадження пільгового перехідного періоду для нафтопереробних підприємств; - Стабільний попит на продукцію українських НПК, що переважно займає нижній ціновий сегмент; - Можливість залучення європейських інвестицій від корпорацій завдяки приєднанню до ЗВТ з ЄС; - Посилення залучення технічної підтримки з боку міжнародних фінансових установ та урядів іноземних країн для модернізації нафтопереробної галузі;	- Власники НПК можуть відмовитися від інвестування в їх модернізацію; - Підвищення світових цін на нафту та знецінення національної валюти; - Скорочення державного фінансування нафтопереробної галузі через дефіцит бюджету та вимоги СОТ і ЄС щодо обмеження державного втручання в економіку; - Зниження купівельної спроможності населення на пальне для автомобілів; Концентрація контролю над паливним ринком в одних руках; - Посилення недобросовісної конкуренції та контрабандної діяльності;

Джерело: побудовано автором

По-друге, варто передбачити, що країни, щодо яких застосовуватимуться мита і які є ключовими торговельними партнерами України (СОТ, ЄС), можуть висловити заперечення на рівні міжнародних організацій. По-третє, існує висока ймовірність, що вітчизняні виробники

нафтопродуктів будуть намагатися обмежити діяльність українських мереж АЗС, які працюють із імпортним паливом, з метою його закупівлі за зниженою вартістю.

Деякі дослідники висловлюються проти імпортозаміщення та дають йому негативну оцінку, вважаючи, що виключно ринок здатен виступати універсальним регулятором в економіках з відкритим доступом. Вони акцентують увагу на основних негативних аспектах імпортозаміщення:

- зниження рівня ефективності виробництва, орієнтованого на імпортозаміщення;
- відтік значної частки доходів і прибутків до зарубіжних компаній, що організовують виробничі потужності всередині країни для випуску власної продукції;
- посилення залежності від імпорту та втрату іноземної валюти через використання імпортних проміжних товарів і технологій у сфері інвестиційного забезпечення;
- уповільнення зростання у тих галузях реального сектору економіки, де застосовується імпортозаміщення, оскільки компанії не можуть досягти достатнього рівня конкурентоспроможності через надмірне використання митних бар'єрів.

Україні, як великому споживачу нафти та нафтопродуктів, у майбутньому варто розглянути можливість приєднання до Міжнародного енергетичного агентства (МЕА), що значно зміцнить енергетичну безпеку держави і гарантуватиме стабільну роботу нафтопереробної галузі. Проте для цього необхідно створити резервні запаси нафти та нафтопродуктів, а також запровадити ефективні механізми їхнього зберігання та раціонального використання.

Для цього в Україні існують всі необхідні передумови, зокрема вигідне географічне розташування, сприятливі геологічні фактори, що дозволяють будівництво сховищ під землею, потужну нафтопереробну галузь нафтотранспортну систему та інші об'єкти супутньої інфраструктури.

Проблема формування стратегічних або стабілізаційних резервів неодноразово піднімалася. Однак прийняті нормативні акти передбачали нереалістичні строки для їх створення та не включали механізмів фінансування. Неефективне планування разом із браком необхідних ресурсів стали причиною того, що Концепція створення в Україні мінімальних резервів нафти та нафтопродуктів, яка була затверджена постановою Кабінету Міністрів від 8 грудня 2009 року № 1498-р, на період до 2020 року, так і залишилася нездійсненою.

Формування нафтових резервів в Європейському Союзі було ініційоване Директивою Ради Європейського Економічного Співтовариства 68/414/ЄЕС від 20 грудня 1968 року. Наразі всі держави, що входять до складу ЄС, зобов'язані створювати та підтримувати нафтові запаси (резервні зобов'язання), які регламентуються директивами Ради. Вони встановлюють кінцевий результат, що має бути досягнутий у визначені строки. Зазначені директиви визначають мінімальний рівень нафтових резервів, однак кожна держава має можливість створювати більші запаси.

Згідно з положеннями директиви, мінімальні нафтові запаси та нафтопродуктів повинні розраховуватися виходячи з 90-денного рівня споживання за умов звичайного попиту. Структура резервів повинна передбачати швидке реагування на непередбачувані зміни ситуації. Оскільки процес створення є тривалим і потребує значних витрат, накопичення запасів необхідно здійснювати поступово, із розробкою належних механізмів фінансування.

Як країни-експортери, так і держави-імпортери формують нафтові резерви у вигляді вільних виробничих потужностей, які можуть бути оперативно задіяні у випадку кризи на нафтовому ринку. До таких країн належать Саудівська Аравія, Кувейт, Ірак, Іран, ОАЕ, Нігерія, РФ, США, Венесуела, Катар, Лівія, Канада. Сполучені Штати є чи не єдиною державою, де нафтові резерви у вигляді законсервованих родовищ передбачені на законодавчому рівні.

Резерви нафти в Україні повинні включати як необроблену нафту, так і готові нафтопродукти. Співвідношення різних видів нафтопродуктів у загальній структурі запасів має відповідати рівню їх споживання на українському внутрішньому ринку. Формування детальної структури нафтових резервів повинно ґрунтуватися на всебічному економічному аналізі, який необхідно здійснити перед ухваленням відповідних законодавчих актів і реалізацією практичних заходів із їх створення.

Загалом, вважається, що найбільш економічно вигідним є збереження сирої нафти, оскільки це дешевше, ніж зберігання готових нафтопродуктів, а також забезпечує гнучкість управління під час кризових ситуацій. Це пояснюється тим, що існує можливість переробки сировини у необхідний продукт саме тоді, коли це потрібно. Водночас накопичення сирої нафти є доцільним лише для країн, які мають не лише необхідні технологічні ресурси, такі як природні сховища, а й розвинену інфраструктуру НПЗ. Адже, наявність потужних нафтопереробних підприємств дає змогу в разі потреби оперативно перетворювати нафту на саме ті нафтопродукти, дефіцит яких може призвести до серйозних наслідків для економічної стабільності держави.

Одним із основних аспектів створення та функціонування стратегічних запасів нафти є організація зберігання запасів сирої нафти та готових нафтопродуктів. У цьому контексті слід провести аналіз наявних резервуарів на нафтових об'єктах України.

Зазвичай кожен НПЗ проєктується з урахуванням потреби у збереженні виробничих запасів нафти та нафтопродуктів. Ці запаси можуть бути використані у разі проведення ремонтних робіт, перебоїв із постачанням або інших форс-мажорних ситуацій. Тому резервуарний парк НПЗ може розглядатися як оптимальне рішення для зберігання запасів нафти на початковому етапі їх створення. Більше того, такий підхід допомагає уникнути проблем із транспортуванням під час надзвичайних ситуацій та

сприяє оперативному виходу нафтопродуктів на ринок через налагоджені канали збуту.

Загальна ємність резервуарів в Україні може перевищувати 4 млн м³. Головним завданням у вирішенні технічних питань, пов'язаних зі створенням стратегічних запасів, є розробка плану щодо подолання нестачі резервуарних потужностей, яка, за попередніми оцінками, становить приблизно 6 млн м³. У перспективі слід підготувати детальний план розташування баз для зберігання нафти та нафтопродуктів, який би забезпечував рівномірно охоплював усю територію України.

Україна має всі передумови для економічно вигідного зберігання сирої нафти в підземних сховищах, наприклад, у природних геологічних формаціях. Міжнародна практика свідчить, що зберігання нафти у природних геологічних формаціях є на 20–30% дешевшим, ніж використання штучних наземних резервуарів.

Підземне зберігання нафти можливе, передусім, у таких щільних геологічних формаціях, як соляні товщі або гранітні (інші кристалічні) породи. Ці резервуари є набагато екологічно безпечнішими, стійкими до стихійних лих, техногенних аварій, пожеж та актів тероризму. Обсяг одного такого сховища може досягати 500 тис. м³.

На території України соляні пласти поширені в кількох регіонах: у Дніпровсько-Донецькій западині (Полтавщина, Харківщина та Чернігівщина), північно-західній частині Донбасу, Передкарпатському та Закарпатському регіонах, а також поблизу Ізмаїла в Одеській області. Кристалічні породи, у свою чергу, трапляються здебільшого на правобережній частині України. Ці території, що мають сприятливі умови для створення підземних резервуарів, географічно збігаються з маршрутами нафтопроводів і зонами розташування нафтопереробних підприємств.

Технологічні рішення для будівництва таких сховищ в Україні були розроблені ще в радянський період, зокрема, в академічних установах (Інститут геологічних наук НАН України) та науково-дослідних інститутах.

Водночас це питання потребує додаткового аналізу, а також створення спеціальної програми, яка б передбачала необхідне фінансування.

Залежність від імпорту автомобільного палива може бути суттєво знижена шляхом розвитку виробництва та застосування альтернативних палив, таких як біоетанол та біодизель.

На сьогоднішній день біодизель є найпоширенішим видом біопального як у світі, так і в Україні. Відповідно до стандартів більшості країн, це альтернативне дизельне паливо виготовляється з рослинних олій, таких як ріпакова, соєва пальмова, кукурудзяна, соняшникова, арахісова та інші, а також містить ефіри жирних кислот, отримані з тваринних жирів. Основними виробниками цього виду пального в Європейському Союзі є Німеччина, Франція та Іспанія, тоді як серед нових членів ЄС такими можуть стати Чехія та Угорщина. Очікується, що протягом найближчих п'яти років обсяги виробництва етанолу серед зернових експортерів ЄС зростуть.

Динамічне зростання виробництва біопального в багатьох країнах стало можливим лише завдяки активній підтримці з боку держави, яка сприяє просуванню та формуванню ключових напрямків розвитку відновлюваної екологічної енергії. Цей підхід допомагає популяризувати альтернативні види пального на державному рівні.

Щодо питання імпортозаміщення автомобільного пального, виготовленого на основі української біосировини, воно є відображено в законодавчих документах, зокрема у Законі України "Про альтернативні джерела енергії"[24] та "Про альтернативні види рідких і газоподібних палив"[23]. Із 2016 року набули чинності поправки до ряду законодавчих актів, внесені Законом України "Про внесення змін в деякі закони України щодо сприяння виробництва та використання біологічних видів палива" [25]. Закон передбачає використання організаційних і економічних механізмів стимулювання виробництва та споживання екологічно чистого пального, включаючи систему податкових пільг, кредитування та інших преференцій, яка набула чинності 1 січня 2019 р.

Запровадження виробництва біопального в Україні розглядається як перспективний шлях до зменшення залежності країни від імпорту нафти та природного газу. Використання альтернативного пального дозволяє зменшити негативний вплив людської діяльності на природу та сприяє раціональному використанню природних ресурсів завдяки переробці поновлюваної сільськогосподарської сировини і відходів, що утворюються в процесі роботи підприємств агропромислового комплексу.



Рис. 3.3. Передумови та переваги виробництва біопалива в Україні

Джерело: побудовано автором

На рисунку 3.3 продемонстровано основні чинники та переваги, які сприяють розвитку виробництва біологічного пального.

Загалом, Україна має значний сировинний потенціал, що дає змогу розвивати галузь біопального без негативного впливу на обсяги виробництва продуктів харчування. Розширення аграрного виробництва шляхом

впровадження сучасних технологій та покращення агрокультурних методів має високий потенціал з погляду природних, економічних, наукових та виробничих можливостей.

На території України можна відвести від 300 до 350 тисяч гектарів під вирощування спеціальних "енергетичних" сортів кукурудзи, а обсяги вирощеного зерна можуть сягати від 1500 до 2000 мільйонів тонн, що цілком достатньо для отримання 5700 мільйонів тонн біоетанолу, а також 450–650 мільйонів тонн на рік без завдання шкоди продовольчому забезпеченню населення.

У перспективі можна буде визначити та вирішити питання заміщення приблизно половини використовуваного в країні бензину альтернативним паливом типу E60, що складається на 90% з біоетанолу. Для реалізації цього завдання необхідно буде звести та запустити від 100 до 150 нових заводів з виробництва біоетанолу, кожен з яких матиме виробничу потужність 15-20 тисяч тонн на рік, що в сумі дозволить переробити від 5,7 до 6,0 мільйонів тонн кукурудзи. Окрім 200 мільйонів тонн біопального щорічно, ці підприємства зможуть випускати 180 мільйонів тонн кормів для тварин, які будуть використовуватися в місцевості розташування заводів.

Таким чином, виготовлення альтернативного пального в Україні є економічно доцільним та сприяє охороні довкілля. Проте, недоліки в нормативно-правовому регулюванні державної підтримки підприємств значно гальмують процес заміщення імпорту. Україна має всі необхідні умови для масштабного розвитку виробництва біопального: вільні землі для вирощування спеціальних "енергетичних" культур, зернових і олійних рослин, а також значний науково-технічний та кадровий потенціал. Зростаючий попит на біологічне пальне та великі перспективні експортні ринки створюють можливість для оперативного збільшення виробничих потужностей до оптимального рівня. Розвиток цього перспективного напряму в галузі автомобільного пального потребує аналізу кращих практик

європейських країн щодо державної підтримки, а також впровадження ефективних маркетингових стратегій.

Висновки до розділу

1. В умовах сучасних викликів надзвичайно важливо розробити нову ефективну модель функціонування зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами, яка враховуватиме зміни в політичній ситуації країни та її інфраструктурі, соціально-економічний стан держави та враховувати світовий досвід, а також розробити стратегію інноваційного розвитку нафтопереробної галузі з активним застосуванням новітніх досягнень у фінансовій, технологічній та торгівельній сферах.

Впровадивши інноваційні технології та сучасні технологічні процеси виробництва, зберігання та транспортування світлих нафтопродуктів, вітчизняні виробники збільшать глибину переробки нафти на підприємствах та покращать якість одержуваної продукції, що зробить їх конкурентоспроможними на зарубіжних ринках.

Ключовими аспектами, що впливають на результативність вітчизняної торгівлі, є дотримання міжнародних норм та відповідне законодавче регулювання. Створення єдиної системи моніторингу за ринком світлих нафтопродуктів є однією з основних цілей держави.

Держава має у своєму розпорядженні різноманітні механізми, які ще до завершення бойових дій могли б сприяти збільшенню експорту нафтопереробної продукції з вищою часткою доданої вартості.

2. Поєднання стратегії імпортозаміщення з політикою реструктуризації є ефективним напрямком для відродження промислових галузей. Стратегія імпортозаміщення може стати дієвим інструментом розвитку економіки України, сприяти збільшенню експортного потенціалу національних виробників і протидіяти таким негативним тенденціям на внутрішньому ринку, як перевищення темпів зростання обсягів імпорту

товарів над власним виробництвом, що поступається за конкурентоспроможністю іноземним аналогам, а також витіснення українських виробників з ринку країни. Як країни-експортери, так і держави-імпортери формують нафтові резерви у вигляді вільних виробничих потужностей, які можуть бути оперативно задіяні у випадку кризи на нафтовому ринку. Резерви нафти в Україні повинні включати як необроблену нафту, так і готові нафтопродукти. Співвідношення різних видів нафтопродуктів у загальній структурі запасів має відповідати рівню їх споживання на українському внутрішньому ринку. Формування детальної структури нафтових резервів повинно ґрунтуватися на всебічному економічному аналізі, який необхідно здійснити перед ухваленням відповідних законодавчих актів і реалізацією практичних заходів із їх створення. Залежність від імпорту автомобільного палива може бути суттєво знижена шляхом розвитку виробництва та застосування альтернативних палив, таких як біоетанол та біодизель. Загалом, Україна має значний сировинний потенціал, що дає змогу розвивати галузь біопального без негативного впливу на обсяги виробництва продуктів харчування.

ВИСНОВКИ

Сьогодні питання розвитку вітчизняного ринку світлих нафтопродуктів є актуальним і потребує подальшого вивчення. На основі проведеного дослідження можна дійти таких висновків:

1. Держава досить тривалий час втрачала контроль над критично важливою інфраструктурою у сфері транспортування нафти та її продуктів, водночас позбуваючись регулюючих функцій на ринку. Усього за пару десятиліть Україна перетворилася з держави, яка мала надлишкові нафтопереробні можливості та виступала експортером даної продукції, на країну, що більш ніж на 80% залежить від імпорту нафтопродуктів. Попри численні проєкти українських чиновників, так і не були створені стратегічні запаси нафти та її похідних. Після виведення підприємств із кризи 1990-х років, власники НПЗ, користуючись сприятливими інвестиційними умовами та відсутністю належного державного контролю, обмежилися лише підтриманням обладнання у робочому стані. Внаслідок цього в галузі нафтопереробки не були впроваджені сучасні технології, не вдалося зменшити втрати сировини, досягти відповідності європейським стандартам або збільшити обсяги експорту світлих нафтопродуктів.

2. Оцінювання конкурентоспроможності виступає узагальненим показником стабільності роботи підприємства, а також визначає його здатність пристосовуватися до впливу зовнішніх факторів задля збереження, модернізації чи формування нових конкурентних переваг. На сьогоднішній день як світова, так і українська практика економічного менеджменту пропонують цілу низку методів для оцінки конкурентоспроможності підприємств. Найбільш поширеними є матричні (матриці «Бостонської консалтингової групи», І. Афонса, McKinsey), індексні (метод, що базується на теорії ефективної конкуренції, метод інтегральної оцінки, метод бенчмаркінгу), графічні (багатокутник конкурентоспроможності, метод «профілів»), аналітичні (індекс Херфіндаля Хіршмана, методи різниць,

рангів, балів). Ще однією категорією є методи, які характеризують рівень менеджменту підприємства. До них відносять методи SWOT аналізу, SPACE аналізу, експертного оцінювання, LOTS.

3. Державна підтримка експортерів дозволяє збільшувати обсяги експорту країни і розширювати виробничі можливості компаній-експортерів. Країни світу застосовують різні засоби регулювання зовнішньої торгівлі та стимулювання експорту з метою зміцнення своїх позицій на міжнародній арені: тарифне та нетарифне регулювання, режим найбільшого сприяння, в основі якого є система митного оподаткування, активні програми підтримки експорту, такі як страхування, надання гарантій, податкові пільги тощо.

4. Україна отримала у спадок від СРСР унікальну, хоч і застарілу, інфраструктуру нафтопродуктозабезпечення, що включала значну кількість нафтобаз, об'єднаних у єдину систему трубопроводів. Масштабність цієї мережі підтверджують такі показники: на початку 1990-х років в Україні функціонували 6 нафтопереробних заводів із сумарною потужністю 52 млн тонн на рік, нафтотранспортна система проектною потужністю приблизно 100 млн тонн на рік, а також розгалужена мережа нафтопродуктопроводів із можливістю транспортування 30–35 млн тонн на рік та загальною протяжністю 4 625 км. Резервуарний парк мав загальну ємність понад 4 млн м³. Однак на даний час ринок нафтопродуктів України перебуває у кризовому стані. Жоден із шести нафтопереробних заводів країни на працює та не здатний конкурувати з європейськими аналогами.

До головних проблем, які гальмують розвиток національного ринку автомобільного пального й, відповідно, нарощення його експорту закордон можна виділити: неефективна державна політика у сфері нафтопереробки, значна залежність вітчизняних НПЗ від зовнішнього постачання нафти, зношеність та застарілість матеріально-технічної бази основних виробничих потужностей підприємств, низька глибина переробки нафти, незначні обсяги власного видобутку нафти, нові проблеми, які були спричинені повномасштабним вторгненням РФ в Україну.

5. На основі проведених теоретичних та емпіричних досліджень встановлено, що українські нафтопереробні підприємства мають значний потенціал для виходу на міжнародні ринки та володіють конкурентними перевагами у сфері торгівлі світлими нафтопродуктами в таких державах, як Латвія, Мальта, Естонія, Швейцарія та Туреччина. Найнижчі показники спостерігаються в Білорусі, РФ, Литві та Греції, що підтверджується негативним значенням індексу порівняльних переваг. За оцінкою експертів щодо привабливості ринків і конкурентних позицій вітчизняних виробників, перспективними напрямками експорту українських світлих нафтопродуктів є ринки Чехії та Естонії.

6. Український ринок автомобільного палива є відкритою системою, що суттєво залежить від зовнішніх економічних факторів. У зв'язку з цим стан ринку нафти та нафтопродуктів України відображає специфіку кризових явищ останніх років у нафтовій галузі загалом. Джерелами порушень балансу на ринку автомобільного пального виступають зовнішні фактори, зокрема, вартість сирої нафти на світових біржах і валютний курс.

Воєнні дії, обстріли та окупація значної частини українських територій призвели до значного руйнування виробничих потужностей, транспортної та логістичної інфраструктури, а також різкого падіння курсу гривні, стрімкого зростання інфляції, дефіциту бюджету та значного погіршення інвестиційного клімату. Такі макроекономічні коливання створюють складнощі для розвитку вітчизняного ринку автомобільного пального та подальшого планування експортної діяльності, збільшують ризики та витрати для бізнесу.

Проведений аналіз множинної регресії демонструє пряму залежність між експортом світлих нафтопродуктів і світовими цінами на нафту та обмінним курсом, а також підкреслює значний вплив цих факторів на динаміку зовнішньої торгівлі.

7. Розв’язання питань, які стосуються стабільного функціонування нафтопереробної галузі та ринку нафтопродуктів, вимагає розробки комплексної державної політики у цій сфері. Вона має ґрунтуватися на фахових висновках, отриманих у результаті всебічного аналізу поточного стану ринків, а також на розробці нової ефективної моделі розвитку зовнішньої торгівлі світлими нафтопродуктами. Така модель повинна враховувати зміни, що відбуваються у політичній ситуації та інфраструктурі країни.

Стратегічний напрямок зовнішньоекономічної діяльності України має бути спрямований на співробітництво з промислово розвинутими державами, оскільки вони мають значний експортно-імпортний потенціал. Встановлення економічного партнерства з такими країнами сприятиме просуванню вітчизняних світлих нафтопродуктів на зовнішні ринки, де високий рівень конкуренції стимулюватиме підприємців покращувати якість продукції та надавати послуги на відповідному рівні.

Для усунення існуючих проблем держава, як активний учасник ринку, повинна вживати ефективних заходів і застосовувати регуляторні механізми з метою протидії тіньовій економіці, удосконалення національного законодавства відповідно до вимог Європейського Союзу, впровадження єдиної системи моніторингу ринку світлих нафтопродуктів, а також сприяння розвитку й оновленню нафтопереробної галузі як на загальнодержавному, так і на місцевому рівнях. Завдяки застосуванню передових технологій та інноваційних підходів до виробничих процесів, українські компанії зможуть підвищити рівень нафтоочищення та покращити характеристики кінцевого продукту, що забезпечить їхню конкурентоспроможність на міжнародних ринках.

8. Ключовою передумовою цієї стратегії має стати дієва політика імпортозаміщення, спрямована на зменшення залежності від імпорту пального та зміцнення позицій вітчизняних виробників як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Одним із можливих варіантів імпортозаміщення

є реалізація стратегії індустріального імпортозаміщення, яка передбачає активне залучення міжнародних компаній та прямих іноземних капіталовкладень (ПІІ) транснаціональних корпорацій. Головними напрямами державної політики, спрямованої на імпортозаміщення в сегменті автомобільного палива, є: покращення антимонопольного (конкурентного) регулювання, раціоналізацію імпортних обсягів та діяльності міжнародних корпорацій у цьому секторі, стимулювання інноваційної та інвестиційної активності НПК, усунення ризику надмірного впливу іноземного капіталу, налагодження співробітництва з міжнародними організаціями та установами. В Україні існують всі необхідні передумови для формування стратегічних резервів нафти та розвиток виробництва альтернативних палив, таких як біоетанол та біодизель.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Артюх Т.М. Стан та проблеми розвитку ринку продуктів нафти в Україні / Т.М. Артюх, І.В. Григоренко, В.В. Федій // Товарознавчий вісник. – 2016. – №9. – С. 6-14.

2. Балуєва О. В. Дослідження конкурентного середовища ринку роздрібної реалізації світлих нафтопродуктів / О. В. Балуєва., О. О. Чуприна // Менеджер. – 2020. – №3(88). – С. 114-122.

3. Білорус О. Г. Стратегічні імперативи адаптації та трансформації зовнішньоторговельної діяльності України в умовах європейської інтеграції / О. Г. Білорус, О. В. Гаврилюк // Економіка України. – 2015. – № 11. – С. 4-15.

4. Білоус О.С. Польська система страхування та кредитування експорту / О.С. Білоус, Л.Б. Колінець // Українсько-польська економічна співпраця: досвід і перспективи. Збірник наукових праць за наук. ред. професора, д.е.н. А. Ліманського і проф.Д. Штефанича. – 2004. – С.7783.

5. Бовкун О. В. Напрями залучення інвестицій у підприємства нафтогазового комплексу / О. В. Бовкун // Управління розвитком. 2023. № 14. С. 126128.

6. Болотна О.В. Політика імпортозаміщення як фактор підвищення конкурентоспроможності економіки України / О.В. Болотна, Т.Ф. Ларіна // БізнесІнформ. – 2012. – No 10. – С. 23–25.

7. Бурлака В. Г. Інвестиційні проблеми нафтопереробної промисловості України: автореф. дис. канд. екон. наук / В. Г. Бурлака // НАН України. Ін-т економіки. – 2018. – С. 20.

8. Бурма Т. Г. Кризові явища в управлінні нафтопереробною промисловістю України / Т. Г. Бурма, Є. В. Маказан [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.economy.in.ua/pdf/10_2012/5.pdf.

9. Вахтерко Т. Регулювання потоків іноземного капіталу: уроки світової практики / Т.В. Вахтерко // Вісник Національного Банку України. - 2002. №2. С.49-54.

10. Ващенко В.В. Аналіз ринку нафти та нафтопродуктів в Україні / В.В. Ващенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.researchgate.net/publication/329303547_Analysis_of_the_oil_and_petroleum_market_in_Ukraine

11. Вишневецька О. Стан ринку нафтопродуктів в умовах війни / О. Вишневецька // III Міжнародна науково-практична Інтернет-конференція «Інноваційне підприємництво та торгівля: сучасний стан та перспективи розвитку». 2023. С. 811.

12. Волошина С. В. Світовий ринок нафтопродуктів: тенденції розвитку та перспективи / С. В. Волошина, Л. Д. Костакова, Н. І. Логвиненко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://elibrary.donnuet.edu.ua/444/1/Voloshyna_2_%20Svitovyj_rynok_naftoproduktiv.pdf.pdf

13. Гаврись М. О. Загрози національній безпеці України у сфері функціонування та розвитку ринку нафтопродуктів сьогодні й у післявоєнний час / М. О. Гаврись, Р.В. Нестеренко, О. М. Гаврись // Честь і закон. 2022. № 2 (81). С. 5362.

14. Горбаль В. Інноваційні основи імпортозаміщення. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://blogs.pravda.com.ua.

15. Губарєва І . О. Аналіз стану і тенденцій розвитку світового й українського ринків нафти / І. О. Губарєва, В. І Рудика // Вісник СумДУ. Серія «Економіка». 2019. №1. С. 8882.

16. Державна митна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://customs.gov.ua/.

17. Диха М.В. Інструментарій регулювання зовнішньої торгівлі / М. В. Диха [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://elar.khnu.km.ua/jspui/bitstream/123456789/9067/1/2.

18. Дунаєв І. В. Імпортозаміщення: державна політика і процес вибору для України на етапі подолання наслідків економічної кризи / І. В. Дунаєв, В. Ю. Бабаєв // зб. наук. пр. Ін-ту економіки промисловості НАН України. 2011. №2.(2). С.128–147.

19. Енергетична стратегія України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.zakon.rada.gov.ua/signal/kr06145a.doc.

20. Енергетична стратегія України на період до 2035 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.niss.gov.ua/public/File/2015_table/Energy%20Strategy.pdf.

21. ЄС скасує всі торговельні обмеження для України. Хто від цього може виграти? [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.epravda.com.ua/publications/2022/05/2/686503/.

22. Жмуркевич А. Є. Стан світового ринку нафти та його вплив на Україну / А.Є. Жмуркевич // Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». 2018. № 7 (47), 2 т. С. 2631.

23. Закон України «Про альтернативні види рідких і газоподібних палив» [Електронний ресурс]. Режим доступу: www.rada.gov.ua.

24. Закон України «Про альтернативні джерела енергії» [Електронний ресурс]. Режим доступу: www.rada.gov.ua.

25. Закон України «Про внесення змін в деякі закони України щодо сприянню виробництва і використання біологічних видів палива» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.rada.gov.ua.

26. Закон України «Про зміни та доповнення до деяких законодавчих актів України щодо сприяння розвитку виробництва та використання біопального» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.rada.gov.ua.

27. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/959-12.

28. Захарчук О.В. Ринок нафти та нафтопродуктів в Україні / О.В. Захарчук, О.В. Вишневецька // Економіка АПК. 2020. №10. С. 2937.

29. Інформаційна довідка про основні показники розвитку галузей паливно-енергетичного комплексу України за 2006-2023 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.mpe.kmu.gov.ua/minugol/control/uk/publish/officialcategory?cat_id=35081.

30. Калетник Г.М. Соціально-економічне значення розвитку ринку біопалива в Україні / Г.М. Калетник // Економіка АПК. – 2018. № 6. – С. 128-132.

31. Карпенко Л. М. Методичні підходи до оцінювання рівня конкурентоспроможності підприємства / Л. М. Карпенко // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2013. – №3(2). – С. 24–31.

32. Кириченко О. М. Методи оцінювання конкурентоспроможності підприємства / О. М. Кириченко, А. В. Мігдальський [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5428.

33. Ковтун Г. Альтернатива нафтопродуктам / Г. Ковтун // Вісник Національної академії наук України . 2023. № 12. С. 51-60.

34. Когут О.І. Економічний аналіз монополізації світового ринку нафти [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/12/dis_kohut.pdf.

35. Колінець Л.Б. Аналіз зарубіжного досвіду використання податкових важелів стимулювання зовнішньоекономічної діяльності / Л.Б. Колінець // Наукові записки Тернопільського державного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: Економіка. 2003. №15. С.115-118.

36. Колінець Л.Б. Стимулювання зовнішньоекономічної діяльності фінансово-кредитними інструментами/ Л.Б. Колінець // Наукові записки Тернопільського державного педагогічного університету Володимира Гнатюка. Серія: Економіка. 2004. №16. С. 125129.

37. Колісник М. Біоетанол: паливо, сировина, екологічна та продовольча безпека / М. Колісник [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://epravda.com.ua/columns/2023/06/21/701427/?utm_source=chatgpt.com

38. Колісник С. О. Розробка заходів економічного стимулювання державою інноваційної діяльності у нафтопереробному комплексі / С. О. Колісник // Інвестиції: практика та досвід. 2022 № 15. С. 125130.

39. Корчун В. Важливість політики імпортозаміщення для економічної безпеки України / , В. Корчун, Н. Скиданюк // Наук. вісник Східноєвроп. нац. ун-ту ім. Лесі Українки. Міжнар. відносини. – 2013. – № 9. – С. 113–117.

40. Костюх А. Кілька слів про український бензин // А. Костюх [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://epravda.com.ua/columns/2022/08/17/690525

41. Кредисов А. Політика стимулювання експорту та її інструменти / А. Кредисов, В. Бабенко // Економіка України. 2003. №2. С. 47.

42. Кузнєцова К.О. Тенденції розвитку зовнішнього середовища функціонування нафтопереробних підприємств України / К.О. Кузнєцова, О.С. Чепуша, Є.В. Дергачов // Економічний вісник НТУУ «КПІ». – 2019. – С. 185195.

43. Лазоренко О. Ю. Динаміка конкурентоспроможності на міжнародному ринку засобами аналітичних підходів / О. Ю. Лазоренко, Ю. Б. Поповський [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://jvestnik-sss.donnu.edu.ua/article/view/14701.

44. Левицька А. О. Методи оцінки конкурентоспроможності підприємства: вітчизняні та закордонні підходи до класифікації / А.О. Левицька // Механізм регулювання економіки 2013. № 4. С. 155–163.

45. Митний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17.

46. Міністерство економіки України [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://me.gov.ua/?lang=uk-UA.

47. Міністерство палива та енергетики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://mev.gov.ua/.

48. НАК Нафтогаз України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.naftogaz.com/business/oil-transit-and-transportation-business-unit.

49. Науково-технічний центр «Психея» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://psychea.com.ua/.

50. Нафтопереробна промисловість України: стан, проблеми і шляхи розвитку Журнал // «Національна безпека і оборона». 2006. №03(75).

51. Омельченко В. Кризовий стан ринку нафтопродуктів: причини, висновки рекомендації / В. Омельченко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://razumkov.org.ua/statti/kryzovyi-stan-rynku-naftoproduktiv-prychyny-vysnovky-rekomendatsii.

52. Організація економічного співробітництва і розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.oecd.org/.

53. Пасемко Г. П. Державне регулювання міжнародної торгівлі в умовах глобалізації. / Г. П. Пасемко, Л. Г. Бага, С. В. Довгаль // Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. – 2018. – № 2. – С. 226-232.

54. Пісьмаченко Л. М. Державне управління зовнішньоторговельною діяльністю в Україні: регулювання та контроль: монографія / Л. М. Пісьмаченко. – 2008. – С. 366.

55. Про затвердження Інструкції про порядок приймання, транспортування, зберігання, відпуску та обліку нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України: Наказ М-ва палива та енергетики України від 20.05.2008 р. № 281/171/578/155. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.

56. Проблеми та перспективи розвитку ринку нафтопродуктів у контексті забезпечення енергетичної безпеки. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://niss.gov.ua/doslidzhennya/nacionalna-bezpeka/problemi-ta-perspektivi-rozvitku-rinku-naftoproduktiv-u-konteksti.

57. Ремінський М.М. Динаміка та розвиток зовнішньоторговельних відносин Україна – ЄС в процесі євроінтеграції України / М. М. Ремінський, К. В. Петренко [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://ape.fmm.kpi.ua/article/view/205845.

58. Рибакова Т. О. Методи фінансового регулювання зовнішньоекономічної діяльності: теоретичний аспект. / Т. О. Рибакова // Інтелект XXI. – 2018. – № 3. – С. 23-26.

59. Річний звіт НАК «Нафтогаз України». «Ринок нафти і нафтопродуктів» [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://annualreport2016.naftogaz.com/ua/de-mi-zaraz/rinok-nafti-i-naftoproduktiv/.

60. Рубежняк І. Г. Біопаливо другого покоління — бутанол: перспективи виробництва і використання в Україні / І. Г. Рубежняк // Вісник Національного транспортного університету. – 2019. № 19. – С. 1518.

61. Рябцев Г. Л. Основні підходи до формування в Україні запасів нафти і нафтопродуктів відповідно до вимог Європейського енергетичного співтовариства / Г. Л. Рябцев // Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. 2015. № 1. С. 107112.

62. Рябцев Г. Л. Проблеми й перспективи розвитку нафтопереробної галузі України / Г. Л. Рябцев // Стратегічна панорама. – № 2. – 2017. – С. 89-96.

63. Савченко М. В. Розвиток світового ринку нафти та нафтопродуктів в умовах військової агресії росії проти України / М.В. Савченко, І.В. Біла // Економіка і організація управління. 2023. 2 (50). С. 23-30.

64. Сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.me.gov.ua/.

65. Семів Г. О. Модель імпортозаміщення на вітчизняному ринку світлих нафтопродуктів / Г. О. Семів, С. Р. Семів // Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики. – Вип. 1. – 2017. – С. 220226.

66. Семів Г. О. Регіональні пріоритети розвитку експортної діяльності вітчизняних підприємств нафтопереробної сфери / Г.О. Семів // Вісник Львівської комерційної академії. – № 30. – 2009. – С. 123126.

67. Сірецька І. О. Проблеми та перспективи розвитку ринку нафтопродуктів в Україні / В. О. Капустян, І. О. Сірецька // «Young Scientist». 2018. № 5 (57). С. 709712.

68. Скорик Г. І. Розвиток конкуренції на ринку світлих нафтопродуктів: теорія, проблеми і шляхи їх вирішення / Г. І. Скорик, Г. І. Пушак // Економічний вісник Донбасу. – № 2(68). – 2022.– С. 6673.

69. Співак Р.В. Модель імпортозаміщення та стимулювання експорту: ефект синергії / Р.В. Співак // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності: зб. наук. праць ПДТУ. – №2.– 2010. – С. 82–86.

70. Статистична інформація Державної служби статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://www.ukrstat.gov.ua/.

71. Статистична інформація Міністерства Фінансів України [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://index.minfin.com.ua/ua/exchange.

72. Створення стратегічних резервів нафти та нафтопродуктів в Україні: стан, проблеми, пошук шляхів на основі міжнародного досвіду // Журнал «Національна безпека і оборона». 2007. №04(88).

73. Федосов В.М. Податкова система України: Підр. / В.М. Федосов, В.М. Опарін, Г.О. П’ятаченко, С.А. Буковинський, В.Л. Андрущенко (ред.) К.Либідь. 1994. С. 463.

74. Фещур Р. В., Лебідь Т. В., Самуляк В. Ю. Методи оцінювання конкурентоспроможності підприємств / Р. В Фещур, Т. В. Лебідь, В. Ю. Самуляк // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. 2010. № 4. С. 27–32.

75. Фомін І.С. Механізми тарифного регулювання та податкових пльг як фактор міжнародної інтеграції України / С.І. Фомін // Економіка і прогнозування. 2002. No3. С.2638.

76. Хілієнко О.В. Зовнішні ринки нафтопереробної галузі України: аніліз, проблеми та перспективи / О. В. Хілієнко // Право та державне управління. – №4(21). – 2015 – С. 101-105.

77. Цап М.В. Теоретичні аспекти імпортозаміщення та рівень імпортозаміщення національного господарства України / М.В. Цап, Н.Ю. Калиняк // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – №18. – 2018. – С. 106112.

78. Чукаєва І. К. Інноваційні технології нафтопереробної промисловості України / І. К. Чукаєва, В. П. Овчинникова // Формування ринкових відносин в Україні. – № 5(1). – 2012. – С. 48-51.

79. Шипуліна Ю.С. Впровадження стратегії імпортозаміщення промислових підприємства / Ю.С. Шипуліна, Т.В. Кисіль // Економічний форум. – 2014. – No 3. – С. 214–221.

80. Шпичак О.М. Економічна ефективність виробництва біопалива в контексті продовольчої та енергетичної безпеки України / О.М. Шпичак, С.А. Станісевич, Т.В. Куць. // ЗАТ «Нічлава». 2020. – С. 265.

81. Штефанич Д.А. Фінансово-кредитні інструменти стимулювання зовнішньоекономічної діяльності пдприємств / Д.А. Штефанич, Л.Б. Колінець // Українська наука: минуле, сучасне, майбутнє. 2003. №6. С.333-338.

82. Юр’єва П.Б. Світовий ринок нафти: ключові характеристики та тенденції / П.Б. Юр’єва // Економіка і суспільство. 2018. № 15. С. 85–94.

83. Яцковий Д. В. Сучасні методики оцінки конкурентоспроможності підприємства / Д. В. Яцковий // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2013. – Вип. 4(51). – С. 183–188.

84. Auerbach A. J. Investment Tax Incentives and Frequent Tax Reforms / A.J. Auerbach, J. R. Hines // American Economic Review. 1988. №78. С.211-216.

85. Banque de France [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://www.banque-france.fr/en.

86. BP Energy Outlook 2030 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/energy-outlook/bp-energy-outlook-2011.pdf.

87. BP Statistical Review of World Energy [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2022-full-report.pdf.

88. Coface [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.coface.com/.

89. Diersen M. A. Valuation and Management of Export Credit Guarantees / M.A. Diersen, B. Sherrick // National Research Initiative Grant. 2000. С. 89.

90. Export-Import Bank of United States [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.exim.gov.

91. Government support for export finance in 15 countries compared [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://exporteers.com/government-support-export-finance/.

92. Greenaway D. Industry Differences in the Effect of Export Market Entry: Learning by Exporting? / D.Greenaway, R.Kneller // Review of World Economics. – 2007. -№143(3). – С.416-432.

93. International Energy Agency [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.iea.org/.

94. International Monetary Fund (IMF) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.imf.org/en/Home.

95. Kuzo N.Je. Trends of the light oil products market of Ukraine and prospects of energy security in this field // N.Je. Kuzo, N.S. Kosar [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://economiclaw.kiev.ua/index.php/economiclaw/article/view/1118.

96. OIL - MONTHLY MARKET REPORTS [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://www.opec.org/opec_web/en/publications/338.htm.

97. Oil Market Trend Analysis: Inflation and conflict in Ukraine [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.sia-partners.com/en/insights/publications/oil-market-trend-analysis-inflation-and-conflict-ukraine.

98. Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.opec.org/opec_web/en/.

99. Statement of financial position of USA Eximbank [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.exim.gov/about/reports/ar/ar2004/pdf/statements.pdf.

100. Statistical information of the International Monetary Fund (IMF) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.imf.org/en/Home.

101. UK Export Finance [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.gov.uk/government/organisations/uk-export-finance.

102. World Trade Organization [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_e.htm.