

Центральноукраїнський національний технічний університет
Економічний факультет
Кафедра «Міжнародних економічних відносин»

«Допущено до захисту»
Зав. кафедрою МЕВ
д.е.н., професор

_____ Іван МИЦЕНКО
« ____ » _____ 2024 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
за першим (бакалаврським) рівнем вищої
освіти
на тему:
«Перспективи заміщення імпорту на вітчизняному ринку
автомобільного пального»

Виконала здобувачка вищої освіти
3 курсу, групи МЕВ-21ск3
ОПП «Міжнародні економічні
відносини»
спеціальності 292 «Міжнародні
економічні відносини»
_____ Марченко Є.М.
« ____ » _____ 2024 р.

Керівник роботи
к.е.н., доцент
_____ Микола СУХОМЛИН
« ____ » _____ 2024 р.

Рецензент _____

АНОТАЦІЯ

Перспективи заміщення імпорту на вітчизняному ринку автомобільного пального. – Рукопис.

Кваліфікаційна робота на здобуття вищої освіти ступеня “бакалавр” за освітньо-професійною програмою “Міжнародні економічні відносини” зі спеціальності “Міжнародні економічні відносини”. – Центральноукраїнський національний технічний університет. Кропивницький. 2024.

У кваліфікаційній роботі розглядаються теоретичні та методологічні аспекти дослідження імпортої діяльності вітчизняних підприємств паливно-енергетичного комплексу в контексті поглиблення глобальних викликів сучасності. Систематизовано методологічний підхід до аналізу політики імпортозаміщення в паливно-енергетичному комплексі. Проаналізовано інституційні аспекти розвитку вітчизняного імпорту автомобільного пального у воєнний час. Систематизовані тенденції та проблеми українського імпорту автомобільного пального. Проведено емпіричну оцінку чинників конкурентоспроможності вітчизняних імпортерів світлих нафтопродуктів. Проведено аналіз різних факторів, що зумовлюють розвиток імпорту автомобільного пального. Продемонстровано механізми та перспективи розвитку імпорту пального в умовах воєнного часу. Запропоновано механізм розвитку ринку альтернативних видів автомобільного пального.

Ключові слова: паливно-енергетичний комплекс, імпортозаміщення, міжнародний ринок пального, імпорт, конкурентоспроможність, інституційне забезпечення.

ANNOTATION

Prospects of Import Substitution in the Domestic Market of Automotive Fuel. – Manuscript.

Qualification Work for Obtaining a Higher Education Degree "Master" in the Educational-Professional Program "International Economic Relations" in the Specialty "International Economic Relations". – Central Ukrainian National Technical University. Kropyvnytskyi. 2024.

The qualification paper examines the theoretical and methodological aspects of the study of the import activity of domestic enterprises of the fuel and energy complex in the context of the deepening of global challenges of today. A methodological approach to the analysis of import substitution policy in the fuel and energy complex is systematized. The institutional aspects of the development of the domestic import of automobile fuel during the war are analyzed. Systematized trends and problems of Ukrainian import of automobile fuel. An empirical assessment of the factors of competitiveness of domestic importers of light petroleum products was carried out. An analysis of various factors determining the development of automobile fuel imports has been carried out. Mechanisms and prospects for fuel import development in wartime conditions are demonstrated. A mechanism for the development of the market of alternative types of automotive fuel is proposed.

Key words: Fuel and Energy Complex, Import Substitution, International Fuel Market, Import, Competitiveness, Institutional Support.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
I. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПОЛІТИКИ ІМПОРТОЗАМІЩЕННЯ НА НАЦІОНАЛЬНОМУ РИНКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ПАЛЬНОГО.....	10
1.1. Сутність, чинники та передумови формування політики імпортозаміщення.....	1
1.2. Теоретичні концепції та моделі розвитку внутрішнього ринку автомобільного пального за умов імпортої залежності.....	16
1.3. Внутрішні та зовнішні фактори формування конкуренції на вітчизняному ринку автомобільного пального.....	23
Висновки до розділу.....	29
II. АНАЛІЗ ІМПОРТНОЇ ЗАЛЕЖНОСТІ НА УКРАЇНСЬКОМУ РИНКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ПАЛЬНОГО.....	31
2.1. Зарубіжний досвід регулювання та розвитку ринків автомобільного пального.....	31
2.2. Тенденції і проблеми розвитку українського ринку автомобільного пального в умовах посилення імпортої залежності.....	37
2.3. Емпірична оцінка впливу імпорту на український ринок автомобільного пального.....	43
Висновки до розділу.....	47
III. ПЕРСПЕКТИВИ ІМПОРТОЗАМІЩЕННЯ НА ВІТЧИЗНЯНОМУ РИНКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ПАЛЬНОГО.....	49
3.1. Обґрунтування моделі імпортозаміщення на українському ринку автомобільного пального.....	49
3.2. Розвиток ринку альтернативних видів автомобільного пального у контексті імпортозаміщення.....	55
Висновки до розділу.....	60
ВИСНОВКИ.....	62
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	66
ДОДАТКИ.....	76

ВСТУП

Актуальність теми. Сучасний розвиток ринку пального ускладнюється цілою низкою проблем внутрішнього та зовнішнього характеру. Серед них ключовими є військові дії на території України, і, як наслідок, значна залежність від імпорту, нестабільна внутрішня й зовнішня цінова кон'юнктура, значна частка іноземного капіталу і непрозорість економічних відносин на цьому ринку, необхідність технологічного переоснащення українських нафтопереробних підприємств та оновлення основних засобів, низька ефективність державного регулювання ринку. При цьому сучасна ситуація на українському ринку автомобільного пального характеризується суперечливими і складними процесами посилення імпортової залежності, яка все більше впливає на рівень соціально-економічного розвитку країни. Лібералізація зовнішньоторговельного режиму України після вступу до Всеосяжної зони вільної торгівлі (ВЗВТ) ЄС мала наслідком відкривання ринку автомобільного пального та зміни головних закономірностей його розвитку (від переважання на ринку пального українського виробництва до стрімкого зростання питомої ваги імпортової продукції у роздрібних продажах).

Таким чином, зростає актуальність розробки заходів щодо заміщення імпорту на українському ринку автомобільного палива, систематизації механізмів стимулювання вітчизняного виробництва шляхом балансування інтересів держави, ділового середовища та споживачів. Реалізація Енергетичної стратегії України на період до 2035 року, в якій підкреслюється важливість поєднання розвитку національного виробництва в енергетичному секторі з ефективною політикою імпортозаміщення, потребує систематичного аналізу внутрішнього ринку на паливо для транспортних засобів. Оскільки енергетичний ринок є однією з основних цілей державного регулювання Європейського Союзу, важливість цих питань посилюється у зв'язку з підписанням Угоди про вільну торгівлю між Україною та ЄС у майбутньому.

Суттєвий внесок у дослідження проблематики розвитку національного й зовнішнього ринків автомобільного пального в умовах глобальної економіки, посилення імпортової залежності України від нафти та нафтопродуктів здійснили такі українські економісти, як Бек О.М., Бурлака В.Г., Гринів Н.Т., Єріна А.М., Дорожкіна М.С., Зіневич В.О., Малинка О.Я., Мамзелев Д.В., Максишко Н.К., Остапко А.М., Оборіна О.В., Подолець Р.З., Шпак О.Г., Точилін В.О. та інші. Проте ще недостатньо висвітлені шляхи збалансування конкуренції на українському ринку автомобільного пального в умовах війни та зміни кон'юнктури зовнішнього ринку, недостатньо обґрунтовані можливі позитивні й негативні наслідки цих процесів для діяльності підприємств ключових галузей національної економіки. Потребують системного аналізу фактори забезпечення ефективної політики імпортозаміщення в контексті падіння національного виробництва. Це й зумовило актуальність і вибір теми кваліфікаційної роботи.

Мета та завдання дослідження. Метою дослідження є обґрунтування теоретико-методичних засад і розробка науково-прикладних рекомендацій стосовно стимулювання імпортозаміщення на українському ринку автомобільного пального в контексті загострення глобальної конкуренції.

З урахуванням цього у кваліфікаційній роботі поставлені й вирішуються такі **завдання**:

- проаналізувати теоретичні концепції моделі та розвитку внутрішнього ринку автомобільного пального в контексті імпортової залежності;
- з'ясувати фактори формування та критерії оцінки імпортової залежності на українському ринку автомобільного пального;
- систематизувати та адаптувати зарубіжний досвід розвитку й регулювання ринків автомобільного пального;
- з'ясувати роль українського ринку бензину та дизельного пального у процесах соціально-економічного розвитку України;
- проаналізувати тенденції й проблеми розвитку вітчизняного імпорту автомобільного пального;

- провести емпіричну оцінку рступеняівня імпортої залежності на українському ринку автомобільного пального;
- обґрунтувати модель подальшого розвитку українського ринку автомобільного пального;
- розробити пріоритетні інструменти та механізми державної політики імпортозаміщення на українському ринку автомобільного пального;
- обґрунтувати напрямки розвитку вітчизняного ринку альтернативних видів автомобільного пального в умовах імпортозаміщення.

Об'єктом бакалаврської роботи є процеси розвитку українського ринку автомобільного пального в контексті посилення імпортої залежності.

Предметом дослідження є інструментарій, механізми і засади реалізації політики заміщення імпорту на ринку автомобільного пального України (бензину та дизельного пального).

Методи дослідження. Теоретичною та методологічною основою дослідження є положення теорій та концепцій імпортозаміщення, інституціоналізму, національної та галузевої конкурентоспроможності, ринкового балансу та порівняльної переваги. Були застосовані методи аналізу і синтезу (при систематизації соціально-економічного впливу посилення взаємодії ринку автомобільного палива і галузей народного господарства), мультиреферентний системний аналіз і діалектика (при вивченні теоретичних основ, моделей і концепцій розвитку вітчизняного ринку автомобільного палива), індукції та дедукції (в процесі побудови економічної моделі імпортозаміщення на ринку автомобільного палива), кон'юнктурний метод (для аналізу розвитку ринку автомобільного палива в Україні та в світі), багатовимірні статистичні та економетричні методи (для комплексної оцінки впливу зовнішнього середовища на функціонування внутрішнього ринку автомобільного палива).

Інформаційна база дослідження містить джерела та публікації законодавчих і нормативних актів України, офіційні звіти, документи Організації Об'єднаних Націй, ОПЕК, СОТ, ЄС, Міжнародного валютного

фонду, Міністерства палива та енергетики України, державної статистичної служби України, Рахункової палати України, Антимонопольного комітету України, джерела та публікації вітчизняних і зарубіжних монографій та періодичних видань.

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що запропоновані механізми та інструменти імпортозаміщення можуть слугувати науковою базою для розроблення загальнодержавних й регіональних програм розвитку українського ринку автомобільного пального в контексті лібералізації зовнішньоторгівельного режиму України.

Структура та обсяг роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (101 найменувань) та додатків. Загальний обсяг кваліфікаційної роботи становить 77 сторінок, основний текст – 64 сторінки. У роботі розміщено 10 рисунків, 8 таблиць та 2 додатки.

РОЗДІЛ І ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПОЛІТИКИ ІМПОРТОЗАМІЩЕННЯ НА НАЦІОНАЛЬНОМУ РИНКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ПАЛЬНОГО

Економіка України характеризується високою залежністю від імпорту в енергетичному секторі, особливо у сфері поставок нафти і нафтопродуктів. Ситуація особливо загострилася після повномасштабної військової окупації росії, від якої постраждали вітчизняні нафтопереробні заводи. В даному випадку нестабільність вітчизняного ринку автомобільного палива (особливо бензину і дизельного палива) характеризується великою амплітудою в кризовий і посткризовий період, що робить істотний вплив на всі сектори економіки країни і, отже, визначає рівень соціально-економічного розвитку та економічної безпеки економіки країни. Енергетична стратегія України на період до 2035 року [17] стверджує, що перекося цін на енергетичному ринку України викликають структурний дисбаланс в енергетичному балансі і збільшує ризик для стабільних поставок енергоносіїв в країну в умовах посилення конкуренції між вітчизняними та зарубіжними енергетичними компаніями.

На складний і суперечливий процес розвитку вітчизняного ринку бензину і дизелю впливає ряд внутрішніх і зовнішніх проблем, серед яких відсутність прозорості в економічних відносинах, нестабільність внутрішніх і зовнішніх цін, спроби іноземного капіталу впливати на економічні процеси, необхідність модернізації нафтопереробних заводів, неефективність державного регулювання. Таким чином, в умовах зростаючої залежності від імпорту зростає необхідність систематизації факторів розвитку вітчизняного ринку автомобільного палива.

Точилін І. О. [43, с.193] під політикою імпортозаміщення розуміє національну політику, що проводиться зовнішньоторговельним протекціонізмом щодо галузей, що здатні замінювати імпорт. Це частина політики захисту молодих галузей промисловості і один з найбільш суперечливих аргументів на користь протекціонізму. Неоднозначне

сприйняття обґрунтованості аргументів захисту молодих галузей промисловості на користь протекціонізму впливає з суперечності щодо ефективності такої політики, оскільки, з одного боку, логіка та економічна обґрунтованість таких аргументів, особливо на початковому етапі формування, а з іншого боку, досвід показує що такі галузі практично неконкурентоспроможні і розвиваються в "штучних" умовах.

Геєць В. Я. [62, С. [167] зазначає, що в умовах слаборозвиненого підприємництва, коли ресурси накопичуються належним чином і можуть бути спрямовані безпосередньо на потенційно конкурентоспроможні галузі або в той же час, якщо поточна конкурентоспроможність недостатня і ресурси не можуть бути інвестовані в довгострокові проекти, економіка падає, що ще більше погіршує поточну конкурентну ситуацію. Однак слід мати на увазі, що тимчасовий захист молодих галузей створює ризик того, що захищені молоді галузі будуть "вічно молодими", вимагатимуть невизначеного і довгострокового захисту від конкуренції і позбавлені стимулів для технологічного вдосконалення для отримання гарантованих вигод.

За словами Шинкарука, політика захисту молодих галузей [62, с. 168], не виправдовує відсутність або неадекватність таких факторів:

- відкритість, справедливість і захист від корупції в процедурах прийняття державних рішень, що стосуються надання преференційного режиму;
- високий рівень кваліфікації та моральних якостей адміністративного персоналу, який може точно визначити галузі з перспективними порівняльними та конкурентними перевагами;
- наявність високоякісної ринкової інформації про відносні виробничі витрати та їх динаміку дозволяє приймати обґрунтовані рішення про відносну конкурентоспроможність;
- суспільство орієнтоване не на матеріальне споживання, а на цінності розвитку, саморозвитку.

Бовкун О. В. [4, с.19] розуміє імпортозаміщення як стратегію стимулювання вітчизняної промисловості шляхом введення обмежень на імпорт. На наш погляд, інтерпретація цього типу імпортозаміщення дещо обмежена, оскільки імпортозаміщення не може бути зведене лише до несправедливого протекціонізму і повинно включати низку заходів щодо структурної реструктуризації, відновлення та диверсифікації виробництва, а також концентрації зусиль та ресурсів для створення ефективної економіки.

У зв'язку з цим Дашевський О. В. наводить більш вірне трактування імпортозаміщення [11, с.7]. За його словами, імпортозаміщення "підкреслює створення великого індустріального парку, призначеного для структурування внутрішнього ринку за допомогою насичення продуктами місцевого виробництва і відправки їх виключно на експорт..." Водночас роль держави в процесі імпортозаміщення полягає не у визначенні "пріоритетних" галузей, а в асиміляції бюджетних коштів у разі помилки, що неефективно. Метою імпортозаміщення є стимулювання комерційного інтересу до диверсифікації діяльності та виробництва нових або більш якісних товарів в країні.

Короп І. [29, с. 45] визначає, що "імпортозаміщення відноситься або до внутрішнього ринку країни з аналогічними вітчизняними продуктами, що характеризуються більш високими споживчими якостями і витратами, що не перевищують імпортні. "Зниження імпорту споживчих і промислових товарів не завжди означає зміну внутрішнього виробництва і його збільшення. На практиці скорочення імпорту може статися через зниження купівельної спроможності населення, тому імпортозаміщення повинно означати скорочення імпорту, головним чином за рахунок збільшення виробництва аналогічних товарів в країні.

Якщо економічне зростання і матеріальне благополуччя країни безпосередньо залежать від зовнішніх факторів, то промисловість країни характеризується низькою продуктивністю через слабкий розвиток промислової і соціальної інфраструктури, брак кваліфікованих кадрів, тому необхідно реалізовувати стратегії імпортозаміщення. Багато вчених, які

вивчають проблеми країн, що розвиваються, розробили теорії розвитку, засновані на імпортозаміщенні. Кожен з них по-різному викладає методи і механізми економічного розвитку (Таблиця 1.1).

Таблиця 1.1

Відмінності в головних положеннях теорій імпортозаміщення

	Теорія “великого поштовху”		Теорія “периферійної економіки”	
	Теорія збалансованого зростання	Теорія незбалансованого зростання	Теорія самозабезпечення латиноамериканських країн	Теорія самозабезпечення країн Африки
Джерела інвестицій	Іноземні капіталовкладення	Іноземні капіталовкладення	Іноземні капіталовкладення як тимчасовий захід	Внутрішні джерела, іноземні капіталовкладення як додаткове джерело
Пріоритетні галузі і сфери вкладення капіталу	Усі галузі промисловості, одночасне вкладення інвестицій	Окремі галузі – “локомотиви”, куди вкладається капітал	Окремі галузі – “локомотиви”, куди вкладається капітал	Сільське господарство
Участь держави	Мінімальна	Мінімальна	Пропонується активне державне регулювання	Державне регулювання, націоналізація підприємств, державне інвестування
Створення інтегрованих груп	Відсутнє	Відсутнє	Пропонується як головний спосіб подолання витрат імпортозаміщення, що пов’язані з протекціонізмом	Використовується на державному рівні, приймаються регіональні стратегії самозабезпечення.

Побудовано за [44; 35]

Незважаючи на те, що впровадження імпортозамінної індустріалізації в Латинській Америці не принесло очікуваних результатів, в країні виникли нові галузі економічної діяльності, в регіоні сформувалися власні технологічні основи, з’явилися додаткові робочі місця, компанії змогли конкурувати на міжнародному рівні і вийти на нові ринки, використовуючи власні технології. Більшість економістів бачать головну помилку політики латиноамериканських країн щодо впровадження імпортозамінної індустріалізації на початку створення легкої промисловості і базових галузей, які, на відміну від Південної Кореї і Тайваню, не використовували експортні можливості і привели до високого рівня автоматичного перемикування. Однак

слід зазначити, що широкомасштабний експорт товарів легкої промисловості був неможливий до 1960 року через правила торгівлі, встановлені розвиненими країнами (єдиними споживачами яких вони були на той час) для сектору легкої промисловості. Економічно вигідним на той час був лише експорт обладнання, сировини та сільськогосподарської продукції, оскільки на товари легкої промисловості покладалися найвищі зобов'язання. Оскільки обладнання в Латинській Америці не вироблялося, можна сказати, що процес імпортозаміщення до 60-х років був цілком виправданий. Проблема в регіоні полягала в тому, що уряди не змогли налагодити міжрегіональну інтеграцію і змінити свою експортно-орієнтовану стратегію після 1960 року. Азіатські тигри почали індустріалізацію набагато пізніше і незабаром прийняли більш перспективні методи індустріалізації завдяки розвитку, орієнтованому на експорт.

Однак з 1970-х років політика імпортозамінної індустріалізації була предметом критики, і наприкінці 1980-х та 1990-х років більшість країн, що розвиваються, відмовилися від неї на користь обмежувальної односторонньої лібералізації торгівлі (табл.1.2).

Залежність добувної промисловості країн, що розвиваються, обумовлена впливом ряду зовнішніх і внутрішніх факторів економічного розвитку. Найбільш важливим фактором є ситуація, коли велика частина видобуваються мінеральних ресурсів не підлягає переробці на місцевих переробних комплексах і обробляється за межами країни експлуатованого надрокористувача. В результаті додана вартість, створена на місцевих гірничодобувних підприємствах, спрямовувалася за кордон з капіталізацією, а не з метою накопичення, і частина цієї доданої вартості у вигляді решти валютних ресурсів витрачалася на покриття імпорту, який задовольняв внутрішній споживчий і виробничий попит. Що стосується економічної ситуації в Гані, Водіса Дж. зазначив: "країна експортувала какао-боби, імпортувала шоколадні вироби, експортувала деревину, імпортувала папір, експортувала боксити, але імпортувала алюмінієві вироби. Гана витрачала

близько 500 мільйонів фунтів стерлінгів на рік на закупівлю пакетів для перевезення свого какао" [96, с. 34].

Таблиця 1.2

Країни, що трансформували стратегію індустріалізації на основі імпортозаміщення на політику дносторонньою лібералізації торгівлі

Країна	Реформи
Аргентина	В 1988 р. були зменшені тарифи; імпортне ліцензування було скасоване за винятком статті 22; в 1991 р. була введена триступенева тарифна структура (0%, 11%, 22%).
Болівія	В 1985 р. був переглянутий торговий режим і зняті усі квоти; в квітні 1990 р. були введені 2 основні тарифні ставки: 5% на товари виробничого призначення і 5% - на решту товарів.
Бразилія	Основні торгові реформи були розпочаті в березні 1990 р. для заміни всіх квот тарифами; середні тарифні ставки були знижені від 37 % до 25 % у 1990 р. та до 14 % у 1994 р.
Чилі	З 1973 р. всі тарифи були зняті і загальний тариф у 10 % був введений на всі товари за винятком автомобілів; тариф було підвищено до 15 % після економічної кризи початку 80-их рр.
Гана	Ліцензування імпорту стало більш ліберальним і встановлювався єдиний тариф для більшості імпортних позицій.
Індонезія	Торгові реформи були початі в 1986 р.; до середини 1988 р. лише 20 % імпорту піддавалися спеціальному ліцензуванню.
Ямайка	Квоти були зняті і тарифи знижені до рівня 20 і 30 % на більшість товарів.
Мексика	До 1988 р. тарифи були скорочені в середньому до 11 % при максимальній тарифній ставці в 20 %.
Марокко	Значне ослаблення протекціонізму відбулося, починаючи з 1983 р.; максимальні тарифи були скорочені з 400 % до 45 %.
Нігерія	Лібералізація торгівлі почалася в 1986 р.; імпортне ліцензування та тарифи були значно знижені.
Пакистан	Реформи почалися в 1986 р. з заміни нетарифного регулювання на тарифне; максимальні тарифи були знижені з 225 % до 125 %.
Перу	Реформи почалися в 1990 р.; квоти були зняті і тарифи були спрощені до трьох ставок (15 %, 25 %, 50 %); у 1991 р. верхня ставка була знижена до 25%.
Сенегал	У 1986-1988 рр. були зняті більшість квот і знижені деякі тарифи.
Туніс	До середини 1990 р. імпортне ліцензування було скасовано для більшості товарних позицій імпорту.
Туреччина	Починаючи з 1990 р. були значно скорочені квоти і деякі нетарифні торговельні бар'єри.
Венесуела	Всебічна лібералізація імпорту була розпочата в 1989 р.; більшість заборон на імпорт були зняті і тарифи скорочені з максимального рівня у 80 % до 50 %.

Побудовано за: [3; 35]

Таким чином, політика імпортозаміщення була прийнята в багатьох країнах, але не привела до підвищення економічної ефективності, тому в більшості випадків відчутних і довгострокових результатів домогтися не вдалося. Те, як були надані переваги для вітчизняних виробників, зазвичай включало встановлення високих імпортних тарифів, які не сприяли розвитку здорової конкуренції на внутрішньому ринку і знизили ефективність економіки. Виявилось, що вітчизняні товари користуються попитом тільки на внутрішньому ринку, що призвело до падіння експорту і зниження валютної виручки. В результаті виникла нестача валютних коштів, необхідних для

придбання обладнання і технологій для поліпшення виробничо-технологічної бази підприємства. Політика імпортозаміщення передбачає розвиток економіки в основному за рахунок внутрішніх ресурсів країни. Крім того, при виробництві товарів, призначених для внутрішнього ринку, важко досягти економії через обсяги виробництва. Тому для підтримки конкурентоспроможності місцевих товаровиробників вживаються заходи щодо обмеження конкуренції з імпортними товарами, зокрема, шляхом введення додаткових податків на імпортовані товари та штучного завищення обмінного курсу національної валюти. Таким чином, у процесі промислового розвитку більшість країн спочатку зміцнили внутрішній ринок за допомогою політики імпортозаміщення, а потім перейшли на експортно-орієнтовану економічну модель.

1.2. Теоретичні концепції та моделі розвитку внутрішнього ринку автомобільного пального за умов імпортозалежності

Важливим завданням для розвитку внутрішнього розвитку паливно-енергетичних ресурсів є комплексна розробка політики імпортозаміщення. На наш погляд, ми вважаємо, що ринок автомобільного палива буде розвиватися не тільки в разі значного зниження імпортозалежності, зниження споживчих цін, розширення асортименту, зниження виробничих витрат, розвитку відповідної інфраструктури та інститутів, а й у разі збільшення екологізації продукції, сталого розвитку нафтопереробної промисловості та ринку автомобільного палива. Отже, в контексті знаходження компромісу між економічним розвитком і станом навколишнього середовища розвиток ринку автомобільного палива має бути направлений на максимальне підвищення захисту навколишнього середовища.

Ринок автомобільного палива демонструє, що його слід розглядати як систему, оскільки вона відповідає його основним характеристикам [91]. Огляд ознак системного характеру ринку палива особливо важливий при розробці стратегій і програм імпортозаміщення. Це пов'язано з тим, що це

відкриває нові можливості для впливу, розвитку та регулювання як окремих елементів, так і в цілому. Необхідно звернути увагу на важливі особливості ринку, такі як синергія, які, полягають у здатності ринку автомобільного палива досягти такого ефекту розвитку. Це проявляється в здатності досягти ефекту розвитку, при якому всі учасники ринку і ринкові інститути діють непослідовно і окремо і не можуть відтворюватися разом.

Ринок бензину і дизельного палива (гасу) ми вважаємо відкритою системою, яка виникає на всіх етапах виробництва і збуту продукції і формується в тісних відносинах з іншими ринками товарів і послуг. Це пояснення дано в працях Васильціва Т. Г. [8, с. 209], який стверджує, що результати і умови розвитку товарного ринку, схвалені виробниками товарів і послуг для оптимальних умов виробництва і продажу.

У сучасних економічних дослідженнях [2; 7; 49] товарні ринки класифікуються відповідно до рівня ієрархії управління. Виходячи з цього підходу, ми пропонуємо оцінити ринок автомобільного палива на наступних рівнях:

- регіональний ринок автомобільного палива (наприклад, на рівні окремих регіонів України (Захід, центр, схід, північ і південь) областей або транскордонних регіонів);
- ринок автомобільного палива країни (або внутрішній ринок);
- ринок автомобільного палива в географічних субрегіонах, регіонах та континентах (наприклад, країни Центральної та Східної Європи, континентальна Європа, Близький Схід тощо);
- транскордонні ринки (ринкове середовище, що діє на світовому ринку автомобільного палива);
- глобальний ринок автомобільного палива (по всьому світу).

Іншими словами, ми говоримо про розвиток ринок автомобільного палива на мікро, мезо, макро і мега рівнях [55]. У контексті глобалізації ми підкреслюємо, що товарні ринки на різних рівнях тісно взаємопов'язані. Наприклад, стан світового паливного ринку має значний вплив на розвиток

внутрішнього ринку, а зміни на автомобільному ринку в регіоні Перської затоки мають значний вплив на світовий стан ринку автомобільного палива.

Варналій З. С. [7, с. 233-234] зазначає, що розвиток товарного ринку залежить від форми конкуренції. Отже, розглянемо 4 конкурентні моделі розвитку ринку автомобільного палива (таблиця 1.3): повна (чиста) конкуренція; монополія; монопольна конкуренція; олігополія (чиста і диференційована). На поточному етапі автомобільне паливо є стандартизованим товаром, і немає суттєвої різниці в єдиній внутрішній ціні, тому ринок бензину і гасу в більшості країн працює в умовах чистої олігополістичної конкуренції. Однак, враховуючи поточний стан світового енергетичного ринку (поступове виснаження доведених запасів мінерального палива, впровадження передових технологій в автомобілебудуванні), можна зробити висновок, що в найближчому майбутньому слід очікувати поступового переходу до формування диференційованої і виняткової конкуренції. Формування такої конкурентоспроможної моделі на світовому ринку автомобільного палива і на внутрішньому ринку пов'язане з поширенням альтернативних видів палива (газ, біопаливо, електрика), в основному легкого палива.

Виходячи із запропонованого підходу, на ринку автомобільного палива в Україні сьогодні немає чистої (досконалої) конкуренції, а є чиста олігополія з монопольним елементом. Виникають монополії на імпорту автомобільного палива, продажі якого становлять домінуючу частку ринку. Так, спостерігались випадки у 2010 р., коли компанії, що отримували право безмитного ввезення нафтопродуктів або використовують тіньові схеми (наприклад, Lively, Газ України 2009), зайняли виняткове становище на ринку і активізували свою діяльність на ринку (за рахунок частки імпорту більше 80%).

Таблиця 1.3

Моделі розвитку конкуренції на ринку автомобільного пального

№ з/п	Модель конкуренції	Характеристика ринку автомобільного пального та методів конкурентної боротьби на ринку
1.	Досконала (чиста) конкуренція	• наявність значної кількості виробників та продавців на ринку, що виробляють (постачають) певні види автомобільного пального. При цьому обсяги виробництва повинні бути відносно незначними, щоби не впливати на ціну пального на ринку; • вільний доступ до виробничих технологій та технологічних секретів виробництва; • однорідність якості та асортименту пального, що виробляється великою кількістю фірм; • вільний доступ покупців та продавців автомобільного пального до ринкової інформації (про ціни, параметри попиту та пропозиції).
2.	Монополія	• на ринку автомобільного пального функціонує лише один продавець, який повністю контролює їх виробництво і роздрібний продаж; • відсутні жодні заміники автомобільного пального або альтернативні можливості їх використання покупцями (наприклад, альтернативні види автомобільного палива – газ, електроенергія, біопаливо, водень тощо); • встановлення і контроль цін на автомобільне паливо монополістом; • наявність значних бар'єрів для вступу на ринок пального для конкурентів (шляхом патентування, ліцензування діяльності, обмеженого доступу до виробничої сировини тощо).
3.	Монополістична конкуренція	• на ринку автомобільного пального функціонує значна кількість фірм, що має наслідком обмеження контролю над цінами; • оператори ринку пального (виробники і продавці) характеризуються високим рівнем взаємної незалежності, що виключає існування таємних змов або картельних домовленостей; • паливо характеризується реальними якісними відмінностями і умовами його продажу; • посилення як цінової так і нецінової конкуренції внаслідок економічного суперництва операторів ринку автомобільного пального; • відсутність значних бар'єрів для входу фірм на ринок пального; • широкий асортимент і можливість використання альтернативних видів пального.
4.	Олігополістична конкуренція	• наявність декількох виробників та продавців пального; • високий рівень стандартизації якості пального; • високий рівень контролю над цінами при таємних змовах, або обмежений за умови взаємної залежності операторів ринку пального; • посилення нецінової конкуренції (використання маркетингових методів при реалізації автомобільного пального); • існування значних бар'єрів та перешкод при входженні на ринок або організації нового виробництва пального.

За: побудовано автором

Ратинський В. В. [55] стверджує, що модель розвитку ринку значною мірою базується на загальній моделі економічного розвитку, що застосовується в країні. Таким чином, проаналізувавши та адаптувавши існуючий підхід до класифікації моделей економічного розвитку країни [55], ми можемо виділити наступні основні моделі розвитку ринку автомобільного палива:

1) Модель лінійної стадії розвитку ринку: при цьому країни з перехідною економікою повинні повторювати шлях і стадію розвитку ринку автомобільного палива у високорозвинених країнах. За логікою цієї моделі

Україна повинна активно впроваджувати модель розвитку ринку бензину і дизпалива, наприклад, Польщі, Угорщині, Німеччині, Норвегії та інших країнах з високим рівнем економічного розвитку;

2) Модель зовнішньої залежності ринку: при цьому причиною низької конкурентоспроможності вітчизняних операторів на ринку автомобільного палива є асиметрія внутрішніх і зовнішніх факторів економічного зростання, надмірна залежність від зовнішніх факторів розвитку ринку (іноземні інвестиції, імпорт нафти і нафтопродуктів, коливання світових цін на нафту і т.д.). Таким чином, згідно з логікою даної моделі, важливою передумовою для підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств має стати зниження їх залежності від зовнішніх факторів у розвитку автомобільного палива.

3) Неокласична модель вільного ринку підкреслює конструктивну роль розвитку вітчизняного ринку автомобільного палива при низькому рівні державного втручання. Тобто всі проблеми ринку бензину і дизпалива вирішуються ринковими механізмами, участь держави в цих процесах різними засобами підтримки виробників і споживачів в країні, встановлення бар'єрів у відносинах з іноземними контрагентами мінімальні.

4) Модель внутрішнього або ендогенного зростання: це модель зростання, що характеризується спрямованістю його розвитку на внутрішні фактори. Модель спрямована на всебічну підтримку в контексті формування сильної конкурентної державної присутності на ринку автомобільного палива, відкриття внутрішнього ринку шляхом лібералізації режиму зовнішньої торгівлі.

5) Модель сталого розвитку полягає в забезпеченні розвитку, яке дозволяє гармонізувати відносини між людиною і природою і захищати навколишнє середовище, тобто виробництво і продаж автомобільного палива, трансформація ринків бензину і дизельного палива і впровадження цієї інновації повинні бути такими, щоб наступне покоління отримувало чисте і екологічно чисте навколишнє середовище.

На нашу думку, в процесі трансформації моделі розвитку вітчизняного ринку автомобільного палива необхідно комплексно використовувати і застосовувати кращі елементи і інструменти різних моделей ринку. Це дає можливість застосовувати найбільш успішний зарубіжний досвід в цій області.

Слід зазначити, що вітчизняний ринок автомобільного палива слід розглядати як відкриту систему, на яку сильно впливають зовнішні сектори економіки. Важливою особливістю української економіки є один з найвищих рівнів економічної відкритості у світі [72], який проявляється у високій частці експорту та імпорту у ВВП країни. Навпаки, світовий ринок нафти та цінова ситуація сильно впливають на внутрішні ціни, а отже, і на загальне економічне становище країни. Тому ми розглянемо вплив імпорту на вітчизняний ринок автомобільного палива відповідно до схеми зміни світових цін на нафту, зміни обсягів імпорту, його впливу на вітчизняний ринок автомобільного палива та його впливу на економіку країни.

Пояснюючи вплив світових цін на нафту на вітчизняний ринок автомобільного палива і економіку України в цілому, можна використовувати модель нобелівського лауреата Р. Манделя (модель Манделя-Флемінга). Ця модель складається з системи з 3 рівнянь [90]:

$$Y = C(Y - T, r) + I(r) + (G - T) + CA\left(\frac{EP^*}{P}, Y, Y^*\right), \quad (1.1)$$

$$\frac{M}{P} = L(Y, r), \quad (1.2)$$

$$CA\left(\frac{EP^*}{P}, Y, Y^*\right) + k(r - r^*) = 0, \quad (1.3)$$

де Y^* –рівень доходу країн-торговельних партнерів; Y –рівень доходу країни; M –сукупна пропозиція грошової маси; k –залежність потоків капіталу від різниці процентних ставок; T –фіксований податок на дохід; C – приватне споживання; L –функція попиту на гроші; r – реальна процентна

ставка; r^* – світова процентна ставка; I – інвестиції, що залучені в країну; G – урядові видатки з бюджету; CA – сальдо поточного рахунку; q – реальний обмінний курс.

Розглянемо послідовність подій при зростанні рівня світових цін на нафту для економіки України із використанням моделі Манделя-Флемінга (рис. 1.1). Спершу економіка знаходиться у стані макроекономічної рівноваги (т. А). Підвищення рівня світових цін на нафту має наслідком погіршення торговельного балансу, оскільки для України автомобільне паливо становить значну частку «критичного імпорту». Це призводить до суттєвого погіршення платіжного балансу ($BP_0 \rightarrow BP_1$), змінює рівновагу ринку товарів й послуг ($IS_0 \rightarrow IS_1$). Дефіцит платіжного балансу впливає на зменшення валютних резервів, а отже пропозицію грошової маси ($LM_0 \rightarrow LM_1$). Новий рівноважний стан у точці В досягається при нижчому доході (Y_1) при підвищенні процентної ставки (r_1).

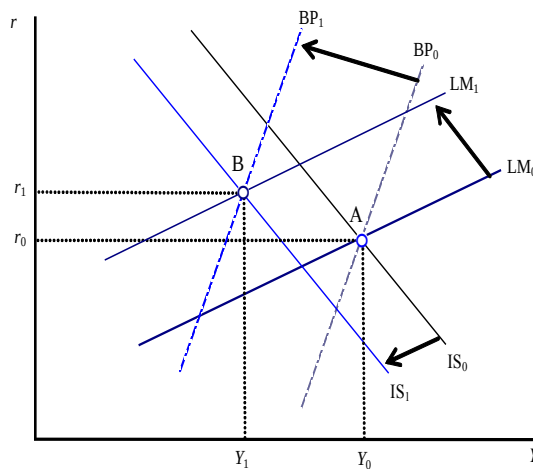


Рис. 1.1. Вплив зростання світових цін на нафту на економіку України

Складено за: [90, с. 325]

В результаті, згідно з "залежною" економічною моделлю, наслідки зростання світових цін на нафту будуть явно несприятливими для національної економіки. Перерозподіл ресурсів на користь сектору QT "гальмує" економічний розвиток. Зростання світових цін на нафту впливає на прибуток вітчизняних компаній, в основному через збільшення витрат на

паливо, включених в собівартість продукції. З іншого боку, зростання світових цін на нафту уповільнює економічний розвиток світу, що негативно позначається на припливі іноземних інвестицій в країни-імпортери нафти і попиті на українські товари.

Підводячи підсумок, відзначимо, що завдяки своєму формуванню і розвитку ринку вітчизняного автомобільного палива зробив значний вплив на розвиток багатьох галузей економіки країни. Тому аналізуючи ситуацію на ринку бензину і дизпалива, необхідно враховувати його системний взаємозв'язок з іншими ринками та секторами економіки.

1.3. Внутрішні та зовнішні фактори формування конкуренції на вітчизняному ринку автомобільного пального

Як вже говорилося в попередньому розділі, на нинішньому етапі (з 2000 року по теперішній час) остаточно сформувалася конкурентна модель – чиста олігополія на ринку вітчизняного автомобільного палива. Ринок пального майже повністю розподілено між великими мережами АЗС, а вітчизняне виробництво технічно не оновлюється і поступово виводиться з експлуатації. Позитивним моментом є поступове впровадження альтернативних видів палива, особливо біопалива. Серед ключових умов формування конкуренції на ринку автомобільного палива, що вимагають пріоритетного аналізу на поточному етапі, ми виділяємо наступні:

- якісне розширення внутрішнього ринку неможливе без імпортозаміщення, забезпечення енергетичної самодостатності неможливе;
- виникнення парадоксу заміщення вітчизняної продукції імпортою в умовах наявності значних власних виробничих потужностей і порівняльних переваг;
- важливість розширення експорту як фактора розвитку внутрішнього виробництва нафтопродуктів і, отже, розвитку внутрішнього споживчого продукту;

- Необхідно уникати монополізації ринку, що знизить рівень залежності від зовнішнього середовища.

На поточному етапі на формування конкурентного середовища на вітчизняному ринку автомобільного палива впливає безліч факторів. Серед важливих факторів, що впливають на конкурентне середовище у внутрішній торгівлі, В. Г. Бурлака [85; 81] визначає: рівень приватизації державних підприємств, лібералізацію ринку, особливості розвитку і виробничо-технологічної структури державного промислового комплексу, концентрацію виробництва і т. д. Мазаракі Д. [35, с. 20] серед основних прямих факторів формування конкурентного середовища назвав фактори країни свого походження (зокрема, законодавство країни походження, структуру внутрішніх конкурентів, покупців, постачальників і потенційних конкурентів, наявність замінників) і фактори міжнародного ринку (наднаціональне регулювання конкурентних відносин обов'язкового і пропонованого характеру, відсутність іноземних конкурентів, покупців, постачальників і потенційних конкурентів). Черепніна А. І. [71] підкреслює фундаментальну необхідність врахування інституційних факторів формування конкурентного середовища.

Поєднання різних моделей і факторів формування ринку автомобільного палива може стати основою для розробки програм стабілізації і трансформації внутрішнього ринку. При цьому необхідно активно використовувати зарубіжний досвід і уникати невдалих заходів з розвитку зарубіжного вітчизняного автомобільного палива.

Для оцінки впливу на формування конкуренції на вітчизняному ринку автомобільного палива пропонуємо розглянути фактори, використані в методиці оцінки рівня конкурентоспроможності економіки країни, розробленої Всесвітнім економічним форумом [94]. Підтвердження доцільності такого підходу до вибору факторів полягає в тому, що конкурентоспроможність країни багато в чому залежить від характеру конкурентного середовища на рівні окремих галузей. Таку думку

підтверджує М. Портер [94]. На наш погляд, адаптація і доповнення даного методологічного підходу дозволяє повною мірою враховувати вплив різних факторів на формування конкурентного середовища на вітчизняному ринку автомобільного палива (рис. 1.2).

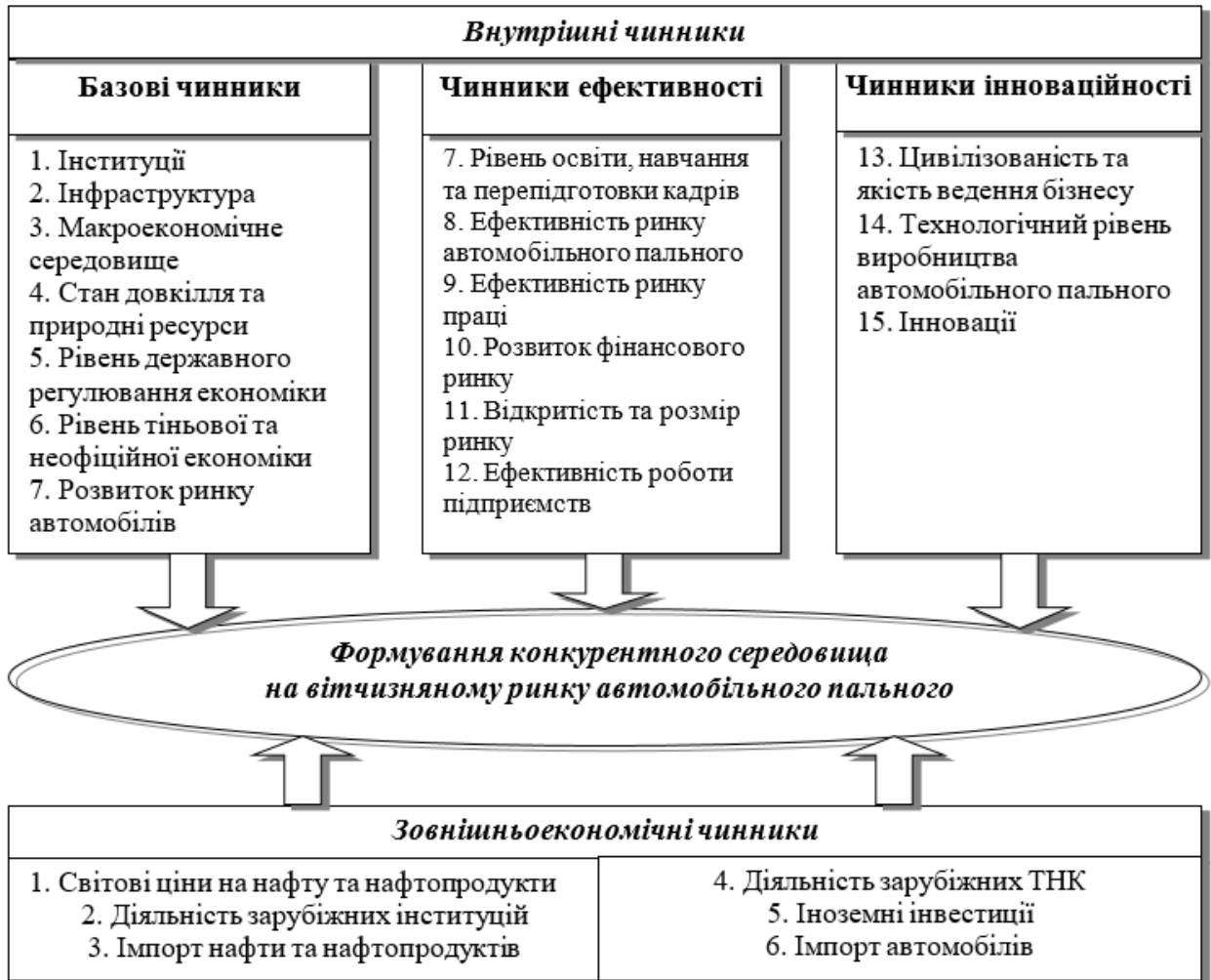


Рис. 1.2. Внутрішні і зовнішні фактори формування конкуренції на українському ринку автомобільного пального

За: [94]

Передбачається, що рівень попиту на автомобільне паливо залежить від соціально-економічного та демографічного статусу основних груп споживачів (чисельність і щільність населення, рівень заробітної плати, безробіття, кількість автомобільних компаній і т.д.). На нашу думку, детермінантами зростання ринку автомобільного палива є зростання покупок автомобілів (легкових, вантажних і т.д.), їх кількість і динаміка), оскільки це

суттєво корелює з обсягом продажів палива. Існують також думки окремих вчених [8, с. 28] про наявність впливу на ринок автомобільного палива тенденції населення до використання велосипедного транспорту по-різному в різних країнах світу, рівень розвитку велосипедної інфраструктури та сприятливі погодні умови у вихідні та святкові дні (оскільки це призводить до концентрації масових поїздок на відпочинок за місто). Слід також відзначити значний вплив ринку банківського кредитування, яке при хороших умовах фінансування значно стимулювало б продаж нових автомобілів і, отже, споживання автомобільного палива.

Беручи до уваги деталі розвитку вітчизняного ринку автомобільного палива, пропонуємо виділити такі важливі додаткові фактори формування конкуренції, як рівень державного регулювання економіки, рівень тіньової та неформальної економіки, стан навколишнього середовища та природних ресурсів. Окремо бажано визначити зовнішньоекономічні фактори формування конкурентного середовища на ринку автомобільного палива: світові ціни на нафту і нафтопродукти, діяльність іноземних агентств, імпорт нафти і нафтопродуктів, діяльність іноземних транснаціональних корпорацій, рівень залучення іноземних інвестицій та імпорт автомобілів.

У ситуації, що сильно залежить від зовнішніх поставок нафти і нафтопродуктів, світові ціни на паливо роблять особливо значний вплив на стан конкурентного середовища. Таким чином, К.Шваб [94, с. 215] довів, що більш високі ціни на нафту надають фундаментально негативний вплив на світову економіку: погіршення умов торгівлі, поглиблення боргової кризи, зростання виробничих витрат і зростання інфляції.

Таким чином, наявність оптимальної взаємодії всіх внутрішніх і зовнішніх факторів створить сприятливі передумови для формування привабливого конкурентного середовища на вітчизняному автомобільному паливі. І навпаки, якщо між перерахованими вище факторами існує дисбаланс або нестабільний розвиток, на ринку виникнуть структурні проблеми.

Беручи до уваги висновки експертів Всесвітнього економічного форуму, в Україні в цілому несприятливе конкурентне середовище, що негативно позначається на конкурентному середовищі внутрішнього автомобільного палива. Таким чином, з точки зору глобальної конкурентоспроможності в 2019-2020 роках (за останніми підрахунками Всесвітнього економічного форуму в період до пандемії) Україна займає 76-е місце в світі. Наступний і найближчий сусід Польща займає 43-є місце відповідно [95, с. 13, 15]. У той же час за такими важливими критеріями розвитку товарного ринку, як розвиток інфраструктури, Україна займає 68-е місце в світі, з точки зору ефективності товарного ринку – 112, 38 з точки зору розміру ринку і 99-е з точки зору складності бізнесу (табл. 1.4). Серед найбільш важливих питань, що ускладнюють ведення бізнесу в Україні, експерти Всесвітнього економічного форуму виділили наступні фактори [95, с. 372]: корупція (17,8% опитаних експертів), політична нестабільність (14,0%), важкий доступ до фінансів (13,9%), нестабільність та зміни в уряді (10,5%); висока урядова бюрократія (8,8%), інфляція (8,0%), рівень податків (7,7%), податкова система (4,3%) і валютне регулювання (4,1%).

Ми розглядаємо рівень державного регулювання як один з важливих факторів формування конкурентного середовища на вітчизняному ринку автомобільного палива в сучасних умовах. З одного боку, це неокласична модель вільного ринку, заснована на конструктивній ролі вільних і неконтрольованих ринків, що суперечить багатьом поширеним ліберальним моделям економічного розвитку [91, с. 429-431]. З іншого боку, законність і доцільність державного втручання в ринковий процес визначається наступними умовами:

- стратегічне значення розвитку автомобільного палива для національної енергетичної та економічної безпеки;
- високий рівень монополізації ринку, і наявність значного іноземного капіталу;
- діяльність на ринку природних монополій;

- у зв'язку з поступовим виснаженням відомих запасів нафти необхідно шукати нові моделі розвитку ринку.

Таблиця 1.5

Позиції України у рейтингу глобальної конкурентоспроможності

№	Фактори конкурентоспроможності економіки	Місце у світовому рейтингу
	Базові передумови	86
1.	Інституції	131
2.	Інфраструктура	67
3.	Макроекономічне середовище	104
4.	Охорона здоров'я та початкова освіта	42
	Фактори ефективності	66
5.	Вища освіта та навчання	41
6.	Ефективність товарних ринків	111
7.	Ефективність ринку праці	81
8.	Розвиток фінансового ринку	106
9.	Технологічна готовність	84
10.	Розмір ринку	37
	Інновації та фактори цивілізованості	91
11.	Витонченість бізнесу	98
12.	Інновації	80

Складено за: [95, с. 13-15, 372]

Загалом можна зробити висновок, що єдиного методологічного підходу до якісного аналізу та кількісної оцінки конкурентного середовища не існує. У наукових публікаціях аналіз конкурентного середовища часто визначається аналізом та розвитком маркетингового середовища на ньому. Тому аналіз конкурентного середовища на вітчизняному ринку автомобільного палива повинен бути комплексним і систематичним, з урахуванням впливу широкого спектру внутрішніх і зовнішніх факторів.

Підводячи підсумки, можна відзначити, що встановлення ефективних відносин між ринком автомобільного палива та іншими ринками і галузями економіки країни вимагає вивчення та адаптації зарубіжного досвіду в цій сфері. Місцева практика має важливе значення для уточнення моделі розвитку автомобільного палива та його впливу на державне регулювання, а також рівня збалансованості з боку різних агентств і ТНК.

Висновки до розділу

1. Імпортозаміщення означає скорочення імпорту певних товарів на внутрішньому ринку країни, споживчі характеристики та якість яких не поступаються імпортом, шляхом заміни їх аналогічними вітчизняними товарами. На наш погляд, політика захисту молодих галузей і політика імпортозаміщення не можуть вважатися універсальною "панацеєю" в довгостроковій перспективі і сприяти стійкому економічному зростанню. Їх ефективність багато в чому залежить від широкого спектру умов розвитку: активної політики інституційного та інфраструктурного розвитку, активного формування людського та інтелектуального капіталу, розумної макроекономічної політики, боротьби з корупцією та формування ефективного державного апарату. У той же час необхідно розуміти відмінності, що лежать в основі концепції імпортозаміщення як економічних категорій, економічних процесів та національної економічної політики.

2. Узагальнення існуючих моделей і концепцій розвитку автомобільного ринку палива показує, що при побудові сучасної моделі розвитку конкурентного середовища на внутрішньому ринку необхідно враховувати, що ринок палива є важливим фактором, що впливає на інші ринки і галузі економіки країни. Його стан визначає рівень економічної, енергетичної та екологічної безпеки країни. При розробці політики розвитку національного ринку на національному та регіональному рівнях значна залежність від імпорту, яка часто має змінний вплив на ринок, повинна бути предметом аналізу та моніторингу. Враховуючи системні взаємозв'язки, що складаються на ринку автомобільного палива, можна на якісно новому рівні збалансувати інтереси держави, виробників, імпортерів і споживачів, забезпечити сталий економічний розвиток і поліпшити сприятливе конкурентне середовище в країні.

3. На збалансоване конкурентне середовище на вітчизняному ринку автомобільного палива впливають багато внутрішніх і зовнішніх факторів. Наявність різних інтересів організацій паливного ринку може призвести до серйозних протиріч, особливо між виробниками та імпортерами, продавцями та покупцями, державою та іноземними інвесторами. Посилення ролі національних та міжнародних організацій як регуляторів ринкових процесів допомагає збалансувати ці інтереси. Історія розвитку українського ринку світлич нафтопродуктів показує, що сучасна ситуація на ринку вступає в новий етап своєї еволюції, що вимагає врахування всіх попередніх позитивних результатів свого розвитку, усунення дисбалансів, що виникли під впливом сучасних дисбалансів в економіці країни.

РОЗДІЛ II АНАЛІЗ ІМПОРТНОЇ ЗАЛЕЖНОСТІ НА УКРАЇНСЬКОМУ РИНКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ПАЛЬНОГО

2.1. Зарубіжний досвід регулювання та розвитку ринків автомобільного пального

На формування конкурентного середовища на внутрішньому ринку значною мірою впливає глобальне конкурентне середовище. Тому ми більш детально зупинимось на аналізі конкурентного середовища на світовому і зарубіжному ринку автомобільного палива. У глобальному масштабі на попит й обсяг пропозиції нафтопродуктів в середньостроковій і довгостроковій перспективі впливають наступні фактори:

- Зростання населення і ВВП (згідно з прогнозом ООН, населення в 2030 році збільшиться до 83 мільярдів чоловік в порівнянні з 13 мільярдами до 2023 року [101], в той час як світовий ВВП збільшиться приблизно вдвічі до 2030 року [100]);
- Зростання світового споживання первинної енергії буде збільшуватися в середньому на 1,6% на рік до 2030 року [100];
- Прискорення урбанізації, індустріалізації та автомобілізації в країнах з низьким і середнім рівнем доходу, що забезпечує понад 90% зростання світового попиту на енергію до 2030 року [97];
- Екологізувати розвиток світової економіки через загострення глобальних екологічних проблем;
- Збільшення споживання альтернативних видів палива, в тому числі автомобільного палива, виробленого з використанням нових технологій.

Поточна ситуація на світовому ринку нафти і нафтопродуктів багато в чому визначається зростаючим попитом на паливо і відомими запасами вуглеводнів, наявними в найближчому майбутньому. Аналіз цих показників показує, що доведені запаси нафти протягом наступних 50 років не зможуть задовольнити зростаючий попит на джерела енергії, тому ринок автомобільного палива зазнає фундаментальні перетворення в найближчі роки. Таким чином, за даними British Petroleum [81], період до 2030 р. буде

характеризуватись тим, що споживання відновлюваних джерел енергії, зокрема біопалива, значно збільшиться (в середньому на 7,6% на рік), середньорічні темпи зростання споживання нафти складуть 0,8%, а газу – 2,0% (Таблиця 2.1).

Таблиця 2.1

Споживання пального у світі у 1990-2030 рр. (млн т в еквіваленті нафти)

Регіон	Роки									
	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2015	2020	2025	2030
Північна Америка	923,3	951,2	1059,9	1131,0	1041,1	1026,4	1000,4	991,2	972,6	926,5
Південна Америка	170,2	200,8	227,2	238,0	281,0	289,1	312,2	343,6	370,9	395,3
Європа і Євразія	1130,3	948,6	929,4	959,3	903,1	898,2	863,2	860,2	850,0	824,2
Близький Схід	174,5	210,3	243,4	296,7	364,3	371,0	397,1	439,3	484,9	527,1
Африка	95,3	106,6	118,2	136,5	160,6	158,3	173,3	189,8	208,3	228,4
Азійсько-Тихоокеанський регіон	664,5	862,3	993,6	1140,2	1281,7	1316,1	1421,4	1582,9	1741,2	1859,3
Всього споживання пального	3158,1	3279,9	3571,8	3901,7	4031,9	4059,1	4167,6	4407,0	4628,0	4760,9
<i>У тому числі біопалива</i>	<i>6,6</i>	<i>7,9</i>	<i>9,2</i>	<i>19,5</i>	<i>56,6</i>	<i>54,7</i>	<i>66,4</i>	<i>86,1</i>	<i>111,1</i>	<i>129,4</i>

За: [82, с. 9]

Доведені світові запаси нафти на початок 2023 року склали 1687,9 мільйона барелів [82, с.6], запас буде вичерпаний до 2066 року, оскільки досягне нинішніх масштабів споживання. При цьому Венесуела володіє найбільшими запасами нафти – 29,83 млрд барелів, що становить 17,7% світових запасів (запаси вичерпані більш ніж за 100 років), Саудівська Аравія - 26,59 млрд барелів (15,8% світових запасів, вичерпані за 63 роки), Канада – 17,43 млрд барелів (10,3% світових запасів, вичерпані за 100 років), Іран – 15,70 млрд барелів (9,3% світових запасів, вичерпаних більш ніж через 100 років) і Ірак – 150,0 млрд барелів (8,9% світових запасів, вичерпаних більш ніж через 100 років). За ним слідує Кувейт – 1,015 мільярда барелів (6,0% світових запасів), Об'єднані Арабські Емірати – 97,8 мільярда барелів (5,8% світових запасів), РФ – 930 мільярдів барелів (5,5% світових запасів) і Сполучені Штати – 44,2 мільярда барелів (2,6% світових запасів резерви). У видобутку нафти в Північній Америці намітилася нова тенденція – початок "енергетичного відродження", пов'язаного з видобутком низькопроникною

нафти і сланцевого газу. Це призводить до початку енергетичної самодостатності регіону і падіння цін на нафтопродукти в ньому. "Сланцева революція" призведе до збільшення видобутку нафти з порід з низькою проникністю більш ніж в 6 разів до 2030 року. Разом зі сланцевим газом до 2030 року на нього припадатиме понад 20% загального зростання світових поставок енергії [81].

На пострадянському просторі значні запаси нафти є у Казахстану (30 млрд барелів за 44 роки), Азербайджану (7,0 млрд барелів – за 20 років), Туркменістану (0,6 млрд барелів - за 7 років) і Узбекистану (0,6 млрд барелів – за 18 років). Зазначимо, що РФ вичерпає свої доведені запаси за 23,6 року [82, с.6].

На наш погляд, в середньостроковій і довгостроковій перспективі ситуація на світовому і внутрішньому ринку нафтопродуктів багато в чому визначає попит на автомобілі. Сьогодні, за різними оцінками, в світі налічується від 8 до 9 мільярдів автомобілів, а в деяких країнах кількість автомобілів на душу населення зовсім інше, але в основному це пов'язано з рівнем соціально-економічного розвитку країни. За прогнозами незалежного аналітичного агентства Global Insight, до 2035 року кількість легкових автомобілів досягне приблизно 1,6 мільярда одиниць [79], а за даними Міжнародного енергетичного агентства (МЕА) – 1,7 мільярда одиниць [88]. У той же час ці прогнозні оцінки постійно переглядаються в бік збільшення, і це пов'язано з переглядом відповідних прогнозів, що стосуються підвищення добробуту населення і доступності автомобілів, слід зазначити, що частка автомобілів з гібридними і електричними двигунами в структурі виробництва і продажів буде постійно збільшуватися через зростання цін на нафту і автомобільне паливо і виснаження запасів.

Слід зазначити, що рівень державного регулювання робить істотний вплив на формування конкурентного середовища на зарубіжному ринку нафти і нафтопродуктів. Ціна є однією з основних цілей регулювання, оскільки її вплив може вплинути, перш за все, на рівень інфляції і

доступність палива для населення. Про що свідчить порівняння роздрібних цін на бензин в окремих європейських країнах на початку 2023 року (рис. 2.1), найвищі ціни на бензин 95-а спостерігаються в Норвегії (11,78 долара за літр), яка є великим світовим експортером нафти, і Нідерландах (11,75 долара за літр), Італії (1,75 долара США). Найдешевші ціни на бензин - в Естонії (11,18 долара за літр), Україні (1,08 долара), Казахстані (0,85 долара) і Білорусі (0,83 долара).⁸²). Важливо, щоб значне збільшення видобутку нафти в окремих країнах не завжди призводило до зниження цін на бензин.

Загалом, станом на 2023/4 рік найнижчі ціни на бензин у світі спостерігалися в нафтовидобувних країнах, таких як Кувейт (близько 0,23 дол. США), Саудівська Аравія (0,16 долара США), Лівія (0,11 долара США) і Венесуела (0,1 дол. за 2 літри) [85]. У той же час Норвегія, провідний світовий виробник нафти, має найвищі ціни на бензин в Європі. Важливо, щоб статус нафтовидобувних країн не призвів до штучного зниження цін на бензин урядом Норвегії. У цій країні державна компанія як держава займається видобутком нафти Petroleum і має в своєму статутному капіталі пункт, званий "прямі національні фінансові інтереси" (SDOE). Розробкою норвезького нафтового шельфу також займався консорціум за участю приватних компаній і держав, але переважала частка держави в таких об'єднаннях. Для отримання прибутку від видобутку нафти був створений "фонд для майбутніх поколінь", кошти якого сьогодні інвестуються у високоліквідні активи на загальну суму понад 900 мільярдів доларів США[45].

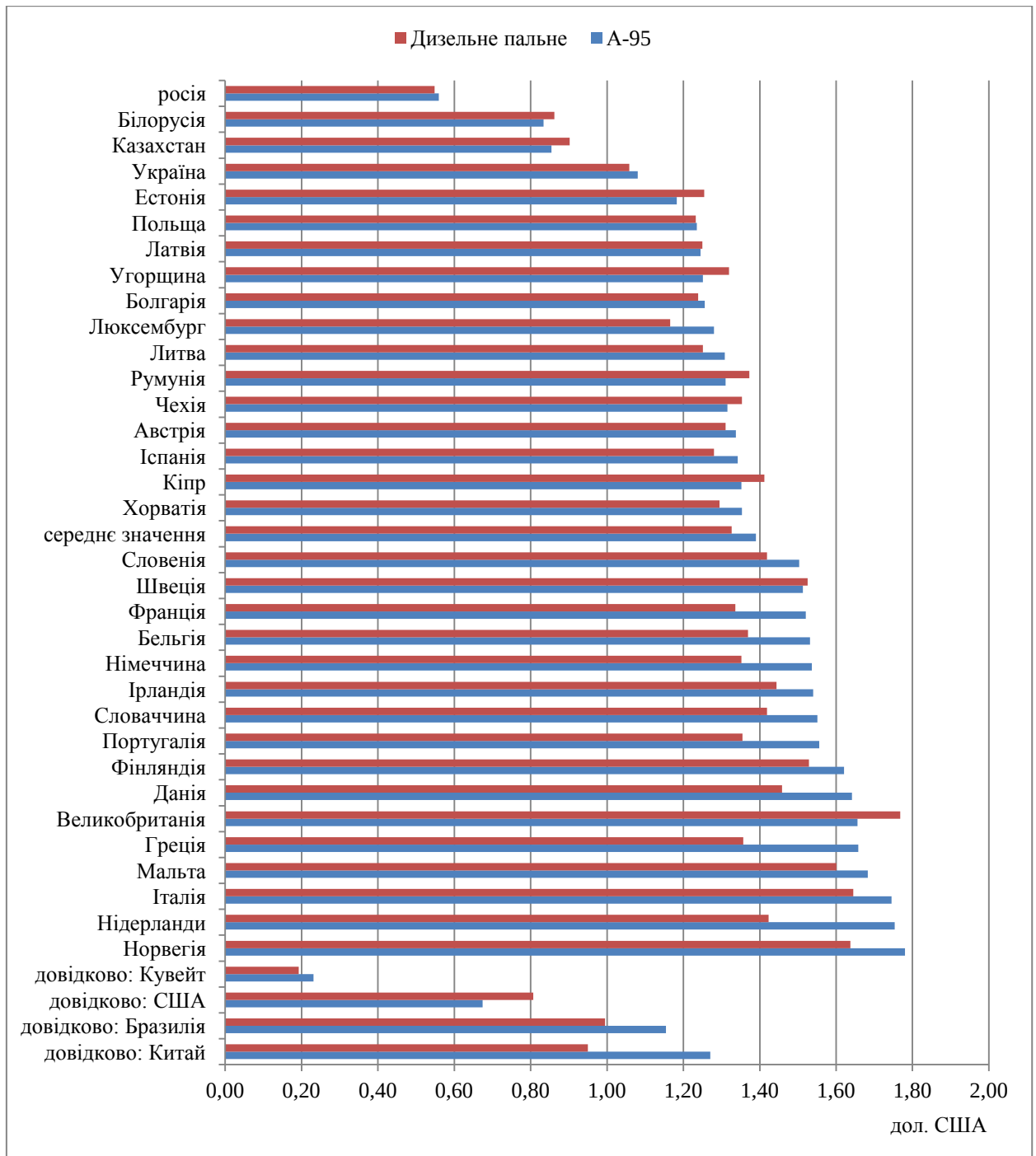


Рис. 2.1. Середні ціни на бензин марки А-95 та дизпаливо в країнах Європи та світу станом на середину січня 2023 р.

Розраховано за: [88]

Наголосимо, що рівень державного регулювання цін на бензин зазвичай залежить від рівня його доступності. Тобто високі внутрішні ціни на бензин не обов'язково означають низьку доступність для населення (з урахуванням середньомісячної заробітної плати) і навпаки, тому в Норвегії з

початку 2023 року середній норвежець може купити 2677 літрів бензину А-95 за середньомісячну заробітну плату. Найвищі ціни на бензин поєднуються з кращою доступністю для населення. Окрім Норвегії, така ж ситуація в наступних країнах: Люксембургу (2890 літрів), Швеції (2220 літрів), Австрії (2024 літри), Данії (1972 літри) та Великобританії (1895 літрів). Найнижча доступність бензину для середнього населення – в Румунії (302 літри), Болгарії (283 літри) і Україні (159 літрів) (рис. 2.2). В результаті в Україні через низьку купівельну спроможність населення, незважаючи на відносно низьку ціну на паливо, можна купити невелику кількість бензину в порівнянні з іншими європейськими країнами.

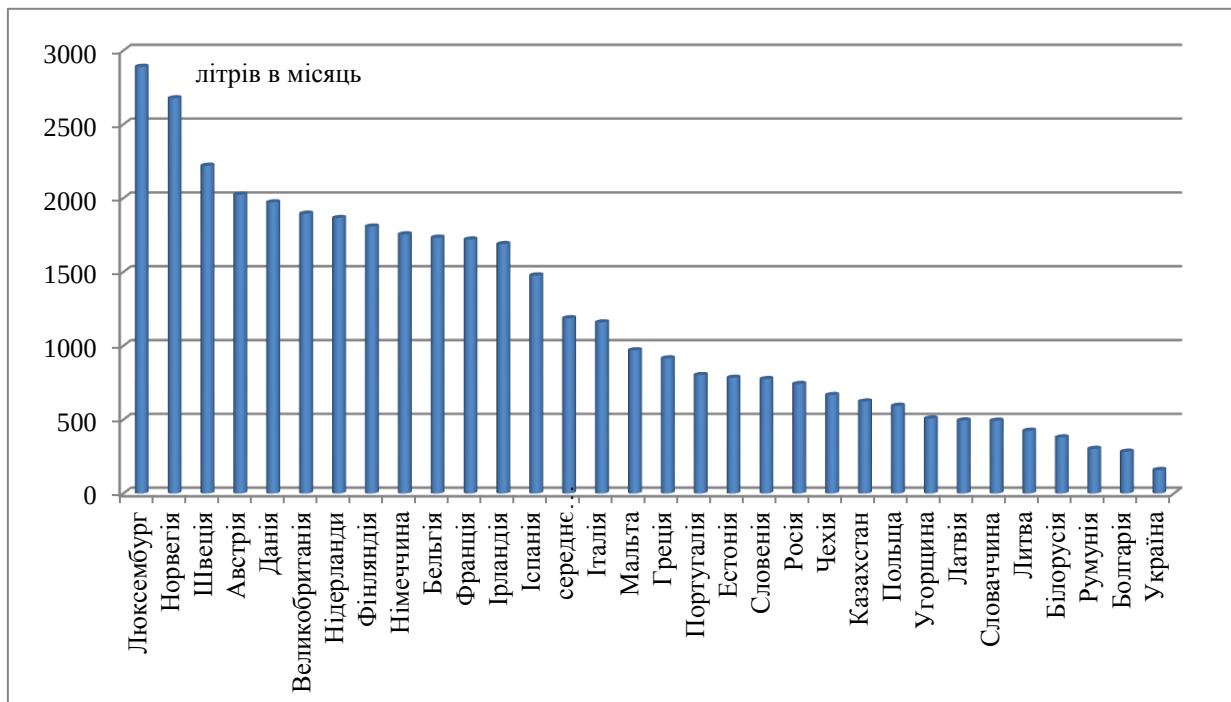


Рис. 2.2. Цінова доступність бензину у країнах Європи (літрів бензину марки А-95, яку можна купити на середньо-місячну зарплату) у січні 2023 р.

За: [85]

Підсумовуючи зазначимо, що вивчення іноземного досвіду є доволі важливим для удосконалення моделі функціонування українського ринку автомобільного пального. Для України доцільно знайти баланс між оподаткуванням та субсидіюванням суб'єктів ринку, посилити ринкову роль

споживачів автомобільного пального та національних інтересів в державній політиці регулювання ринку.

2.2. Тенденції та проблеми розвитку вітчизняного імпорту автомобільного пального

Поточна ситуація на вітчизняному ринку автомобільного палива ускладнює ефективний розвиток паливного ринку через складний і суперечливий процес зміцнення позицій основних гравців на паливному ринку на національному та регіональному рівнях. Ринок, в якому основні проблеми включають нестабільні цінові умови на внутрішньому і зовнішньому ринках, спроби іноземного капіталу вплинути на економіку. процеси, відсутність прозорості економічних відносин на цьому ринку, необхідність оновлення основних фондів і технічне переозброєння нафтопереробних заводів підживлюють неефективність державного регулювання. За словами Бовкуна О. В. [4, с.4], розвиток сучасного конкурентного середовища потребує наукового обґрунтування рівнів цін, має враховувати ступінь уподобань та намірів споживачів, чутливість до змін цінового середовища.

Таким чином, в умовах значної імпортозалежності посилюється необхідність систематизації факторів, що формують конкурентне середовище на вітчизняному ринку автомобільного палива, ефективного впливу на ефективність послуг і розробки механізмів задоволення потреб споживачів палива. Важливість системного аналізу конкурентного середовища на вітчизняному ринку автомобільного палива відзначається в Указі Президента № 8.27 № 681[67], згідно з яким збалансований розвиток паливно-енергетичного комплексу пов'язаний з формуванням реального та ефективного конкурентного середовища та реалізації ефективної державної цінової політики.

Аналіз імпортозалежності вітчизняного ринку автомобільного палива вимагає, перш за все, визначення основних проблем цього ринку. Тому

доцільно докладніше зупинитися на аналізі структури ринку бензину і дизпалива (рис. 2.3):

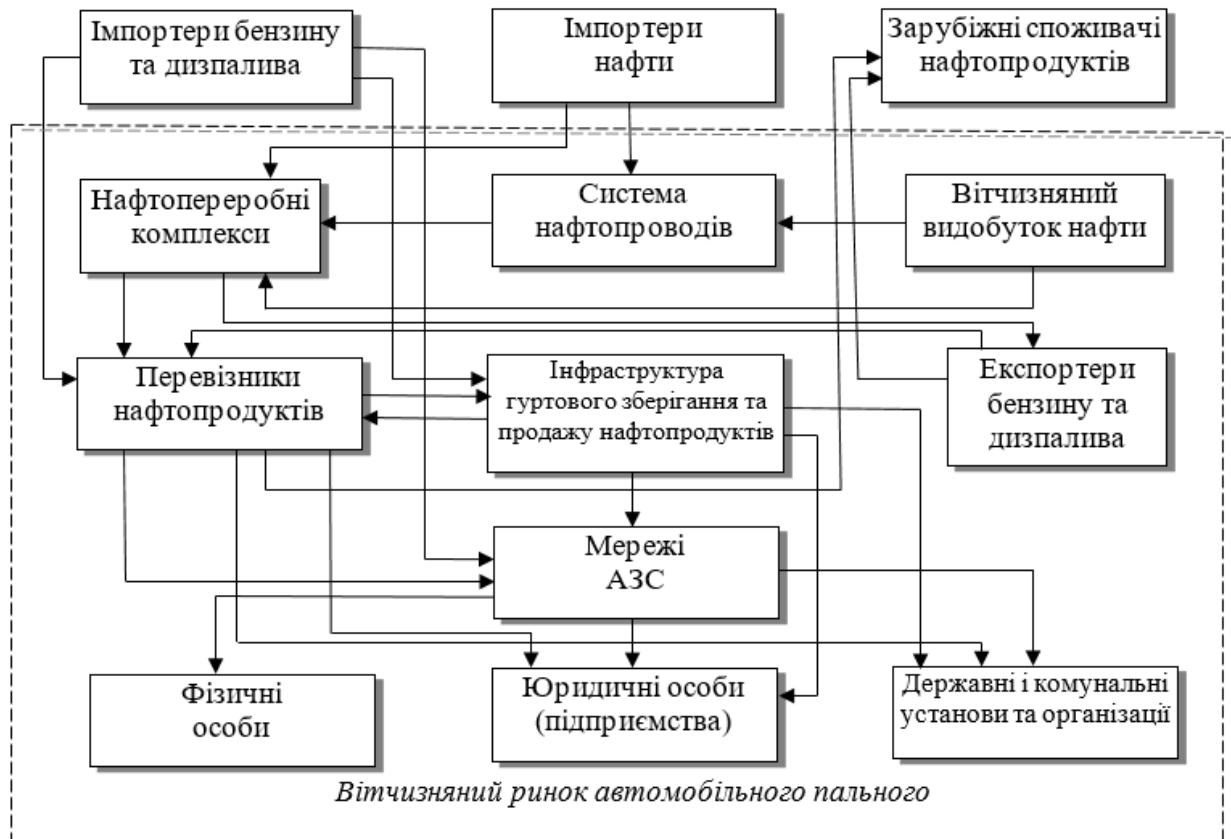


Рис. 2.3. Суб'єкти вітчизняного ринку автомобільного пального та система взаємозв'язків між ними

За: побудовано автором

Бензин і гас є основними видами традиційного автомобільного палива, на частку яких припадає понад 90% продажів на внутрішньому роздрібному ринку. Основними товарними групами, які створюють конкуренцію звичайним автомобільним паливам (бензину і дизельному паливу) на ринку альтернативного автомобільного палива, є:

- Стиснений і зріджений газ (близько 9% продажів на ринку);
- Біопаливо – біоетанол і біодизель (менше 1% продажів);
- Електрика (ринок тільки формується);
- Водень (створюються перші передумови для формування ринку);
- Відходи нафтохімічних продуктів (наприклад, використані

автомобільні шини), вугілля і т.д., інші види аналогічного палива (з'явилися передумови для формування ринку).

Мережа автозаправних станцій, розташованих на автомагістралях, у містах, селах та інших населених пунктах міжнародного та місцевого значення, станом на 2024 р. налічувала 7 269 заправних станцій в Україні (станом на початок 2023 р. налічувалося 7 659 заправних станцій). На АЗС продавалися також гас, зріджений газ і стиснений газ [25]. У той же час більшість заправних станцій, що працюють під брендами, в основному спеціалізуються на продажу автомобільного палива (додаток). Сьогодні ми розглядаємо заправну станцію як місце для обслуговування власників автомобільного транспорту (надання послуг громадського харчування, мийки, автосервісів і т.д.) Слід зазначити, що йде процес модернізації АЗС до сучасного комплексу, що пропонує широкий спектр супутніх послуг.

За даними Державної служби статистики України [25], в 2024 р. комерційними організаціями (юридичними особами та індивідуальними підприємцями) через мережу з 7263 заправних станцій автомобільне паливо було продано в роздріб на загальну суму 7591,4 млн грн, з яких 4217,9 млн грн (55,6%) припало на продажі дизельного палива, 487,1 млн грн (6,4%) – продажі від продажу скрапленого газу (пропан, бутан) і моторного бензину склали 840 млн грн (1,4%), роздрібні продажі склали 2,778 млн грн (36,6%) від продажу стисненого газу (метан). З кількості проданого бензину 51,7% становили продажі бензину а-95, 47,4% - А-92, 0,5% - А-80 і 0,4% - А-98.

Таким чином, ключовими проблемами, які негативно впливають на рівень сприятливого конкурентного середовища на вітчизняному ринку автомобільного палива та рівень імпортозалежності, є:

- 1) швидке зростання імпорту моторного палива з 2005 року.

У контексті паливної кризи 2005 року Уряд України вирішив дозволити імпорт нафтопродуктів (на що також вплинули переговори про вступ України до СОТ), що призвело до значного збільшення імпорту автомобільного палива, розвитку мережі АЗС, зниження цін на нафту.

Відсутність інвестицій у вітчизняну нафтопереробну промисловість призвели до закриття більшості нафтопереробних заводів, припинення експорту вітчизняних нафтопродуктів і значного збільшення зовнішніх поставок. Це призвело до зниження конкурентоспроможності вітчизняних нафтових підприємств. Як показано на рис. 2.4, в період з 2016 по 2023 рр. експорт нафтопродуктів в Україну значно скоротився, а імпорт нафтопродуктів швидко зростає.



Рис. 2.5. Показники зовнішньої торгівлі України нафтою і нафтопродуктами у 2018-2023 рр.

За: [61]

У 2022-2023 роках імпорт сирової нафти різко скоротився через те, що

країна-агресор завдавала ракетних ударів на потужності вітчизняних нафтопереробних заводів.

Найкращі позиції на внутрішньому ринку України має імпортер палива, яке постачається з Польщі, Румунії, Литви та інших країн. Після початку війни Україна повністю припинила поставки з РФ та Білорусії і замінила їх паливом, яке в основному надходило з Польщі, Румунії та Литви. Паливо з цих країн продається в мережі АЗС WOG, OKKO, Shell, SOCAR, Укрнафта, ANP і Avias.

2) скорочення обсягів нафтопереробки та власного виробництва автомобільного палива. Пік нафтопереробки в останні роки спостерігався в 2003 році - тоді на вітчизняних НПЗ було перероблено 21189,6 тис. тонн нафти, Шебелинському ГПЗ було вироблено 4742,1 тис. тонн бензину і 6055,8 тис. тонн дизельного палива (рис. 2.5). У 2023 році в порівнянні з 2013 роком переробка нафти на вітчизняних НПЗ скоротилася в 8,07 рази, виробництво бензину - в 8,38 рази, а дизельного палива - в 10,70 рази [24].

3) зниження конкурентоспроможності вітчизняних нафтопродуктів на внутрішніх і зовнішніх ринках. У 2005 році було відкрито внутрішній ринок для імпортного палива, і конкурентоспроможність вітчизняних та зарубіжних нафтопродуктів почала швидко знижуватися через нездатність НПЗ виробляти високоякісне паливо.

Для визначення конкурентної переваги вітчизняних підприємств серед зарубіжних країн ЄС слід використати наступну формулу порівняльних переваг [32, с. [139]:

$$RCA^t = \frac{1000}{(X_j^t + M_j^t)} \times \left[(X_{ij}^t - M_{ij}^t) - (X_j^t - M_j^t) \times \frac{(X_{ij}^t + M_{ij}^t)}{(X_j^t + M_j^t)} \right], \quad (2.1)$$

де X_{ij}^t – експорт товарів сектору (j) країни (i) до групи інших держав, взятих для аналізу;

M_{ij}^t – імпорт товарів сектору (j) країни (i) з групи інших держав, взятих для аналізу;

X_j^t –загальний експорт країни (i) до групи інших жержав, взятих для аналізу;

M_{ij}^t –загальний імпорт країни (i) з групи інших держав, взятих для аналізу.

Порівнюючи розрахунки 2015 і 2023 років, можна зробити висновок, що конкурентоспроможність іноземних виробників на вітчизняному ринку автомобільного палива посилилася, а конкурентоспроможність вітчизняних нафтових заводів на ринках європейських країн значно знизилася. Результати розрахунку показників порівняльної переваги в 2007 році (рис. 2.6) показують, що Україна має найвищі порівняльні переваги в торгівлі нафтопродуктами в Словенії (значення індексу RCA – 169,62), Греції (138,1), Латвії (132,01), Італії (124,76) і Нідерландах (121,12). Вітчизняні підприємства нафтопереробного комплексу традиційно мають високу конкурентоспроможність на ринках Німеччини, Мальти, Угорщини, Польщі, Іспанії, Великобританії та Естонії.

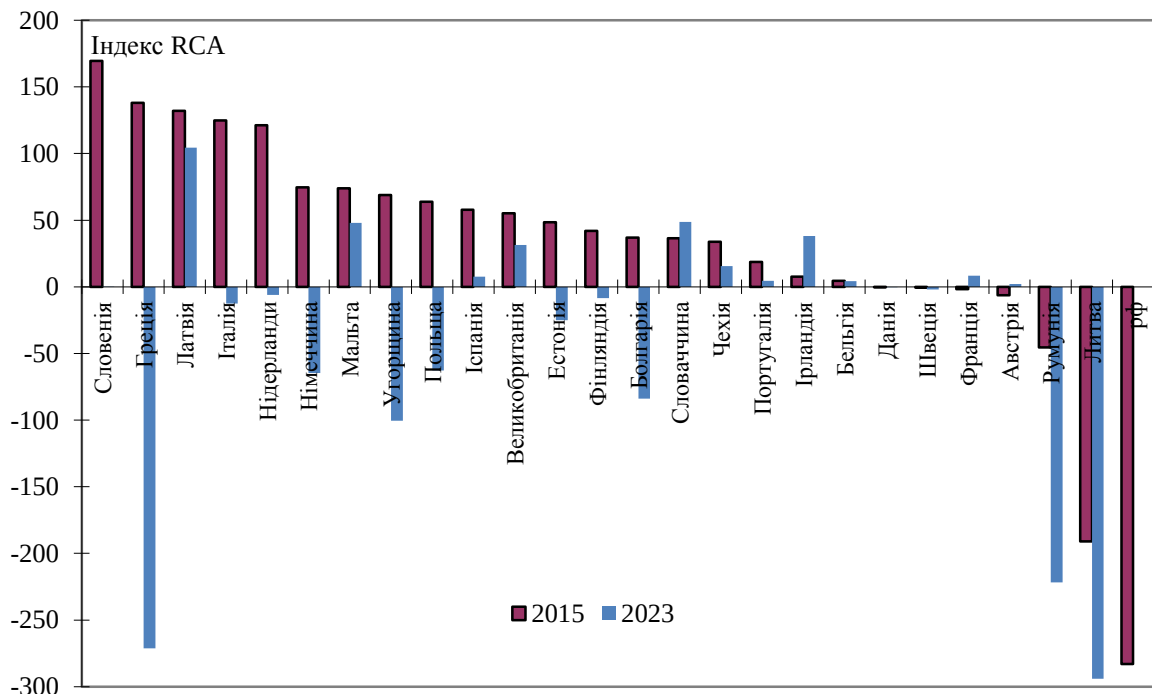


Рис. 2.7. Ранжування товарної групи «Паливо мінеральне, нафта та продукти її переробки» за індексом виявлених порівняльних переваг (RCA) України у торгівлі з зарубіжними країнами у 2015 та 2023 рр. (розраховано автором)

Підсумовуючи зазначимо, що існуюча ситуація не сприяє формуванню прозорого і збалансованого конкурентного середовища на українському ринку автомобільного пального, має наслідком скорочення надходжень до держбюджету, зменшує інвестиційну привабливість національної економіки і тому вимагає напрацювання дієвих механізмів протидії тіньовій економіці на загальнодержавному і регіональному рівнях.

2.3. Емпірична оцінка впливу імпорту на український ринок автомобільного пального

На процеси формування конкурентного середовища на ринку автомобільного пального впливає багато факторів різного рівня, яким можна дати кількісну і якісну оцінку. Проведений статистичний аналіз дозволяє виявити основні чинники формування конкурентного середовища на українському ринку автомобільного пального, які доцільно об'єднати у 3 групи:

1) зовнішньоекономічні чинники:

- інтенсивність імпорту;
- світові ціни на пальне;
- розвиток транспортних шляхів;
- географічне розміщення регіонів (прикордонне чи в центрі країни);

2) внутрішньодержавні чинники:

- соціально-економічне становище головних груп споживачів;
- макроекономічна ситуація в країні;
- інтенсивність державного регулювання виробництва, цін та конкуренції;

3) регіональні чинники:

- регіональні особливості впливу на попит (кількість й структура автомобільного транспорту, рівень зарплат, безробіття тощо);
- структура економіки регіонів (частка АПК, промисловості у валовому виробництві);

- рівень розвитку обласної інфраструктури зберігання нафтопродуктів;
- наявність НПЗ в області;
- регіональна структура операторів ринку, рівень їх конкурентоспроможності, конкурентна політика, інструменти конкурентної боротьби.

Щоб оцінити рівень впливу різних факторів, що впливають на фактичний попит на бензин і дизельне паливо (роздрібний продаж моторного палива в 2023 році), ми вибрали 41 показник, які, на наш погляд, мають найбільший вплив на споживання моторного палива в країні. Для з'ясування близькості взаємозв'язку між показниками продажів автомобільного палива і факторами, що формують попит, була побудована кореляційна матриця і розрахований коефіцієнт кореляції (таблиця 2.2).

Розрахунок коефіцієнта кореляції дозволив визначити найбільш значущі фактори формування попиту на автомобільне паливо в Україні. Згідно з розрахунками, показники, що роблять найбільший вплив на вартість роздрібних продажів бензину і дизельного палива (коефіцієнт кореляції більше 0,7), розрізняються на різні рівні ієрархії. Таким чином, високе споживання автомобільного палива пов'язане з факторами макроекономічного розвитку (зокрема, загальною доданою вартістю, загальною доданою вартістю на 1 особу) та соціальними та демографічними показниками (чисельність населення, відсоток населення працездатного віку, витрати населення на 1 особу та середньомісячна заробітна плата працівників). Розрахунки прийшли до логічного висновку, що рівень витрати палива автомобілями сильно залежить від показників автомобільного транспорту і комерційного транспорту (вантажообіг автомобільного транспорту, кількість автомобілів у приватній власності) і рівня розвитку торгівлі та підприємництва в країні (оптова і роздрібна торгівля), кількість зареєстрованих підприємств тощ.

Таблиця 2.2

Фактори впливу на роздрібний продаж бензину в Україні у 2023 р.

№ п/п	Рівень впливу на роздрібний продаж світлих нафтопродуктів	Фактори впливу
1.	Високий рівень впливу (коефіцієнт кореляції > 0,7)	▪ обсяги гуртового продажу автомобільного пального; ▪ валова додана вартість; ▪ обсяги імпорту; ▪ прямі іноземні інвестиції; ▪ приріст прямих іноземних інвестицій; ▪ вантажооборот автомобільного транспорту; ▪ кількість легкових автомобілів у приватній власності; ▪ кількість населення; ▪ кількість зареєстрованих підприємств; ▪ оптовий та роздрібний товарооборот; ▪ валова додана вартість у розрахунку на 1 особу; ▪ частка областей у загальному експорті товарів; ▪ кількість підприємств, які здійснюють імпорт товарів; ▪ частка областей у загальному імпорті товарів; ▪ частка населення працездатного віку; ▪ витрати населення у розрахунку на 1 особу; ▪ середньомісячна номінальна зарплата найманих працівників; ▪ валова продукція сільського господарства.
2.	Середній рівень впливу (коефіцієнт кореляції > 0,5 і > 0,7)	▪ продукція промисловості на душу населення; ▪ експорт, млн. дол. США; ▪ прямі іноземні інвестиції на душу населення; ▪ загальний обсяг вантажних перевезень; ▪ відсоток міського населення; ▪ щільність населення; ▪ доходи населення у розрахунку на одну особу.

За: побудовано автором.

Важливо, щоб реалізація палива була тісно пов'язана з показниками зовнішньоекономічної діяльності (частка регіону в загальному обсязі експорту товарів, обсяг імпорту, кількість підприємств, що імпортують товари, частка регіону в загальному обсязі імпорту товарів, обсяг прямих іноземних товарів, зростання прямих іноземних інвестицій). Це пояснюється високим рівнем послуг автомобільного транспорту для зовнішньоторговельних та інвестиційних проектів в Україні. Саме цим факторам формування попиту оператори ринку автомобільного палива повинні приділяти особливу увагу при розробці стратегій виробничої,

маркетингової та інвестиційної діяльності на державному та регіональному рівнях.

Для визначення регіональних груп за факторами впливу на конкурентне середовище та показниками формування попиту на автомобільне паливо пропонуємо використати метод кластерного аналізу. Як показали наші розрахунки (рис. 2.7), група регіонів, найбільш привабливих для ведення бізнесу у сфері роздрібного продажу автомобільного палива у 2023 році, це – по-перше, Дніпропетровська, Харківська області, м. Київ, Львівська області, ці райони мають високий рівень ділової активності та соціально-економічного розвитку, розвинену мережу АЗС та значну кількість АЗС для ведення бізнесу у сфері роздрібного продажу нафтопродуктів. Ця група характеризується більш високим рівнем привабливості середовища.

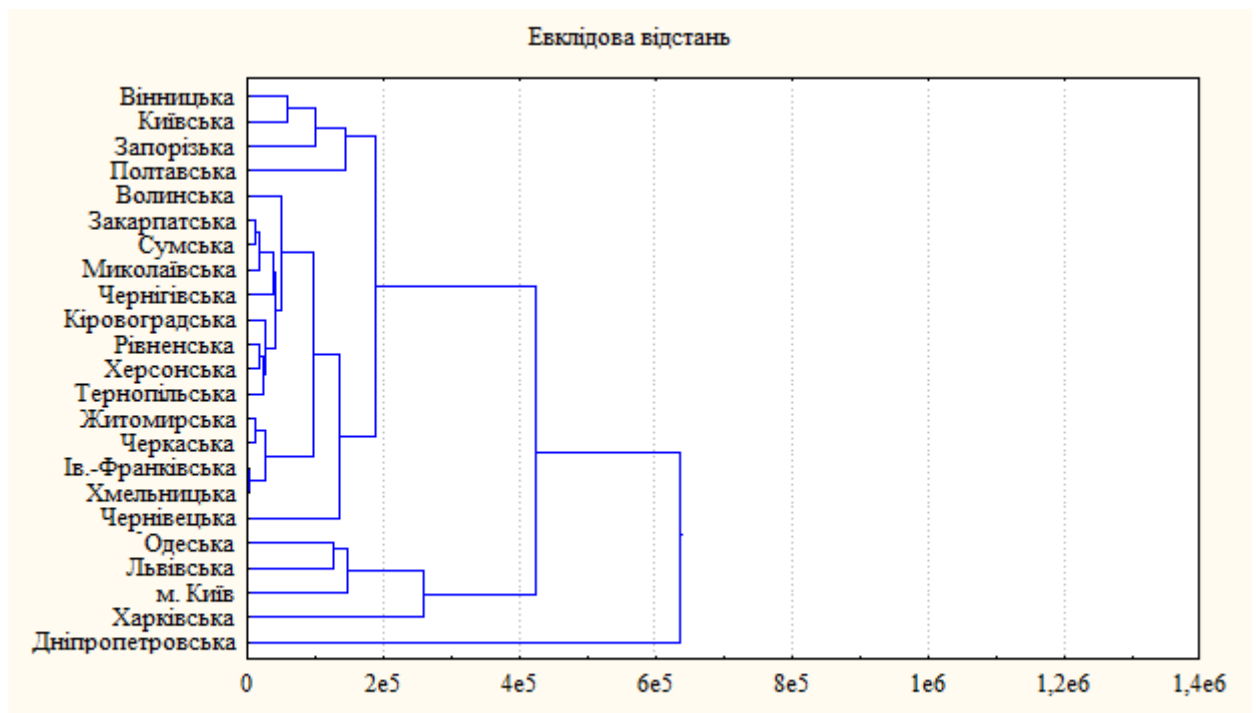


Рис. 2.8. «Дерево поєднань» областей України за рівнем сприятливості конкурентного середовища на ринку автомобільного палива у 2023 р.

За: побудовано автором

Таким чином, така аналітична робота дозволяє визначити ці напрямки з точки зору особливостей конкурентного середовища та формування попиту, розробити типові рекомендації щодо розвитку ринку вітчизняного автомобільного палива на регіональному рівні та виробити в них рекомендації щодо реалізації конкурентних стратегій для мереж АЗС.

Підводячи підсумок, відзначимо, що наявність істотного взаємозв'язку між показниками розвитку вітчизняного ринку автомобільного палива і динамікою розвитку інших ринків і галузей економіки України вимагає стратегічного підходу до розробки моделей розвитку і регулювання паливного ринку. Такий підхід буде враховувати економічні інтереси всіх учасників ринку і можливий соціально-економічний вплив всієї внутрішньої економічної системи.

Висновки до розділу

1. Аналіз ситуації на ринку автомобільного палива в окремих країнах доводить, що він не завжди визначається і регулюється ринковими механізмами. Іноземні країни прагнуть вплинути на конкурентне середовище внутрішньої ринкової системи, щоб зміцнити економічну безпеку та врахувати власні стратегічні інтереси. Тільки така стратегія розвитку ринку автомобільного палива може реально посилити економічне зростання і розвиток країни. У той же час основними пріоритетами, на які орієнтовані високорозвинені країни, є розвиток власних нафтопереробних потужностей і поглиблення їх переробки, створення сучасної мережі АЗС з високим рівнем обслуговування клієнтів, підтримання стабільних цін на ринку як засобу стримування інфляції, гарантія прийнятних цін на паливо для всіх верств населення, фінансування соціальних та екологічних проектів.

2. Стратегія розвитку конкурентного середовища на вітчизняному ринку бензину і дизельного палива повинна бути спрямована на максимальне задоволення інтересів споживачів як центрального елемента ринку. Поточні проблеми розвитку ринку, а саме нестабільність цін, скорочення внутрішньої

діяльності НПК, швидке зростання імпорту автомобільного палива, контрабанда, низька якість палива, повинні вирішуватися шляхом тісної співпраці держави з провідними виробниками, імпортерами та власниками мереж АЗС. Внутрішній запас палива ще не повністю сформований, і в нинішній ситуації можна очікувати появи нових суб'єктів цього ринку в області виробництва і продажу автомобільного палива.

3. Проведений кількісний аналіз доводить, що на вітчизняний ринок автомобільного палива значною мірою впливають діяльність монополістів і "олігопольні контракти". Політична складова формування аналізованої ринкової системи середі стає важливою. В той же час досягаються стабільні статистично значущі зв'язки з показниками розвитку ринку автомобільного палива і металургійної промисловості, автомобільного ринку і харчової промисловості, а також з окремими показниками розвитку соціальної сфери, які необхідно враховувати при формуванні стратегічних документів розвитку соціально-економічної системи України.

РОЗДІЛ 3 ПЕРСПЕКТИВИ ІМПОРТОЗАМІЩЕННЯ НА ВІТЧИЗНЯНОМУ РИНКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ПАЛЬНОГО

3.1. Обґрунтування моделі імпортозаміщення на українському ринку автомобільного пального

В умовах війни формування конкурентного середовища на вітчизняному ринку автомобільного пального відбувається в умовах значного впливу внутрішніх та зовнішніх чинників. Відповідно, мінімізація деструктивного характеру зовнішнього впливу й усунення суттєвих проявів внутрішніх дестабілізуючих факторів сформує сприятливі передумови для реалізації моделі збалансованого розвитку внутрішнього ринку палива, посилення його стабілізуючого впливу на інші ринки та галузі національної економіки.

Таким чином, відповідно до пріоритетів, цілей і завдань Енергетичної стратегії України на період до 2035 року [16], необхідно забезпечити дотримання цих принципів справедливої конкуренції на ринку, збалансувати інтереси держави, енергетичних компаній і споживачів енергоресурсів, щоб забезпечити високий рівень соціальної стабільності та екологічна безпеки. Стабілізація конкурентного середовища може мати наступний вплив на національну економіку (рис. 3.1):

- збалансувати інтереси і проблеми вітчизняного ринку автомобільного палива;
- зміцнення стабільності економіки на інших ринках і в інших секторах економіки;
- поліпшити стандарти споживання і якість обслуговування споживачів бензину і дизельного палива;
- зниження залежності країни від імпорту та підвищення інвестиційної привабливості ринку;
- досягнення сталого економічного розвитку;
- зміцнення національної енергетичної та економічної безпеки.

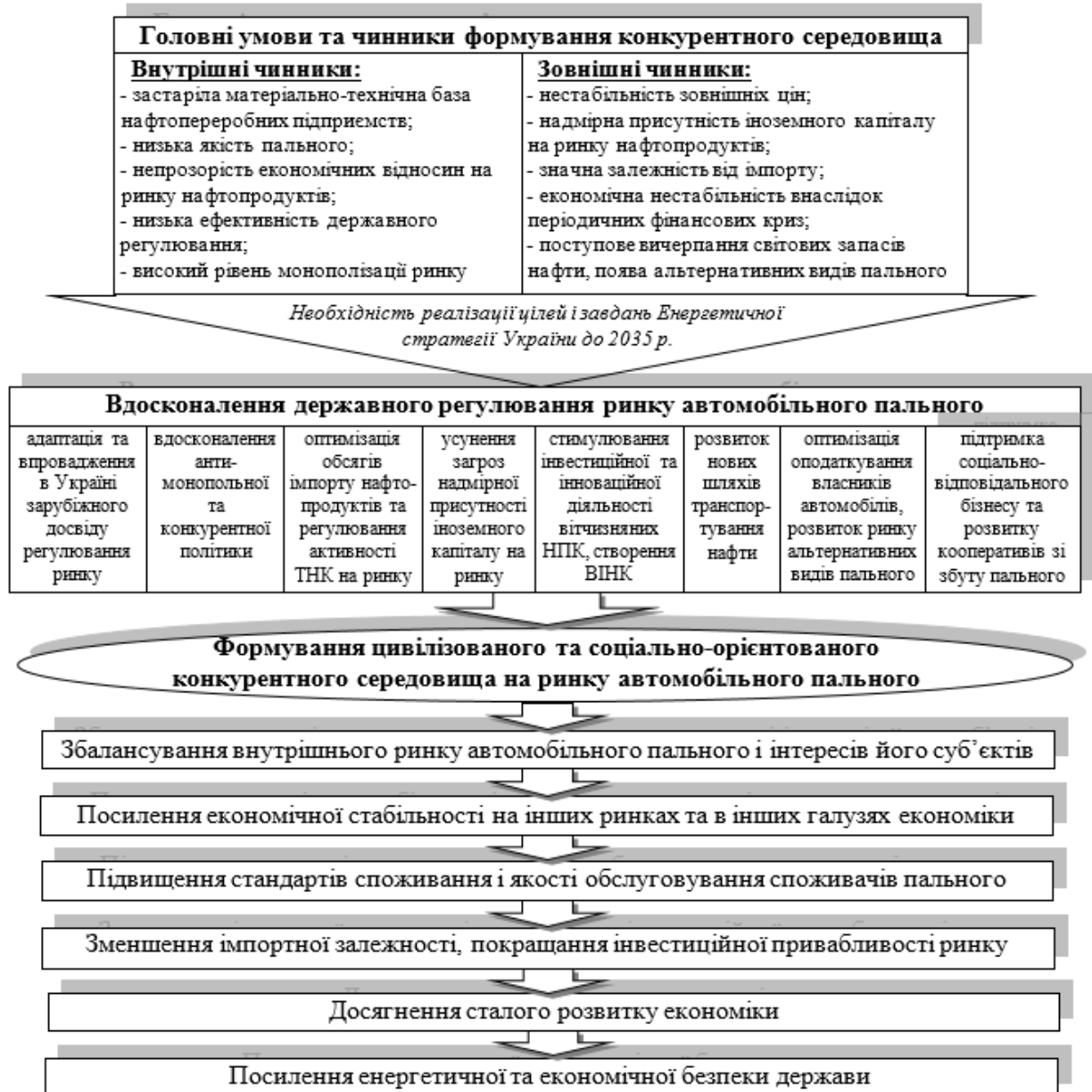


Рис. 3.1. Фактори йа пріоритети формування конкурентного середовища на українському ринку автомобільного пального

За: [59]

Реалізація моделі імпортозаміщення на українському паливному автомобільному ринку багато в чому залежить від сучасних особливостей ведення бізнесу, зокрема від маніпуляцій в тіньовій економіці і поширення корупції, від нездатності окремих підприємств повною мірою виконувати соціальні функції, від надмірного впливу зовнішніх факторів формування ринку, від культурних особливостей, історичних традицій ведення бізнесу

населення в тому чи іншому регіоні. При цьому, як показує зарубіжний досвід, зростає роль держави і державних структур, здатних ефективно впливати на ринкову ситуацію і забезпечувати баланс інтересів держави, підприємств і споживачів. Водночас варто визначити пріоритетні напрями державної політики імпортозаміщення на ринку автомобільного палива:

- адаптація та впровадження закордонного досвіду державного регулювання цієї ринкової системи;
- удосконалення антимонопольної (конкурентної) політики;
- удосконалення правил імпорту нафтопродуктів;
- заохочувати інвестиційну та інноваційну діяльність на ринку;
- регулювання діяльності транснаціональних корпорацій на цьому ринку;
- усунення загрози надмірної присутності іноземного капіталу;
- оптимізація оподаткування власників транспортних засобів;
- розробка нових маршрутів транспортування нафти;
- співпраця з міжнародними установами та організаціями.

Характеризуючи сировину для виробництва автомобільного палива в Україні на основі імпортозаміщення, слід зазначити, що основу виробництва палива складає в основному імпортована нафта, а також нафта, що надходить з вітчизняної промисловості. Найбільші нафтові родовища на території України розташовані в Прикарпатті, Дніпропетровській та Донецькій областях. Всього в Україні налічується понад 130 нафтових родовищ, найбільші з яких розташовані на шельфах Чорного і Азовського морів. Збалансовані запаси нафти і газового конденсату в Україні становлять близько 120 мільйонів тонн при річному видобутку 3,5 тонни [25], і, за даними корпорації BP, Україна займає 81-е місце в світі за доведеними запасами нафти [54]. Розвідка першого потенційного джерела нафти становить 33,0%, а ступінь виснаження - 21,6%. В результаті Україна забезпечується нафтою власного виробництва [10], яка становить всього на рівні 12-56%. Офіційно на Україні видобувають нафту 15 компаній,

найбільшими з яких є "Укрнафта" (3/4 від загального видобутку нафти в країні), а також дочірні підприємства "Нафтогазу" і "Надри України", Полтавська газонафтова компанія, Бориславська нафтова компанія і "Нафтогазвидобування".

Автомобільне паливо власного виробництва та імпордне продається на внутрішньому ринку. Вітчизняні виробники нафтопродуктів роблять значний вплив на формування конкурентного середовища. Внутрішнє виробництво зосереджено в шести регіонах, керованих такими НПЗ: ВАТ "Лисичанськнафтооргсинтез" (Лисичанськ, Луганська область), ВАТ "Лукойл-Одеський НПЗ" (Одеса), ВАТ "Дрогобицький нафтопереробний комплекс" (Дрогобич, Львівська область), ВАТ "Нафтохімік Прикарпаття" (Надвірна, Івано-Франківська область), ЗАТ "Укртатнафта" (Кременчук, Полтавська область) та ВАТ "Херсоннафтопереробка" (Херсон). Найважливішими проблемами розвитку вітчизняного виробництва палива є практично повна залежність від поставок іноземної сировини, надмірний вплив іноземного капіталу на промислову політику в цій сфері, застарілі матеріали і технологічна база і обладнання, низьке використання переробних потужностей, уроження потужностей НПК внаслідок війни в Україні.

З довоєнних років загальна потужність підприємств первинної нафтопереробки була завантажена в середньому на 7-10% [17, с.4]. Ця цифра набагато вища в інших країнах світу: 88% у Європі, 92% у Північній Америці, 73% у Латинській Америці та 72% в Африці. Це говорить про те, що існує велика ймовірність видобутку, яка не була реалізована вітчизняними компаніями, і існує ймовірність збільшення обсягів переробки нафти. У той же час збільшення виробництва вітчизняного автомобільного палива вимагає значних капіталовкладень, так як якісні характеристики продукції повинні бути поліпшені. Ця проблема посилюється тим фактом, що низький рівень глибокої переробки нафти і недостатнє використання внутрішніх виробничих потужностей є одним з факторів збільшення імпорту, зростання цін, скорочення внутрішніх поставок палива, закриття окремих

нафтопереробних заводів або мінімізації виробництва. Таким чином, стратегічним завданням нафтопереробної промисловості України є збільшення обсягів нафтопереробки та технічне переозброєння нафтопереробних заводів.

Важливим завданням національної політики імпортозаміщення на вітчизняному ринку автомобільного палива є збалансування інтересів вітчизняних НПЗ та імпортерів палива. Суперечки про необхідність введення імпортних мит на автомобільне паливо стають все більш серйозними, оскільки вони істотно впливають на стан конкурентного середовища на ринку і зачіпають інтереси всіх учасників ринку. Власники НПЗ неодноразово висували ультиматуми уряду про необхідність введення імпортних мит, погрожуючи закрити завод. Тому бажано провести SWOT-аналіз для оцінки потенційних наслідків, переваг і загроз введення імпортних мит (таблиця 3.1).

Таким чином, при позитивному результаті введення імпортних мит на нафтопродукти може зробити істотний негативний вплив. По-перше, вітчизняні НПЗ поки не готові поставляти на внутрішній ринок якісне паливо за низькими цінами, тому відразу після вступу тарифів в силу можна очікувати різкого зростання цін.

По-друге, слід очікувати заперечень проти дій України в міжнародних організаціях країн, до яких застосовуються тарифи, які є важливими зовнішньоторговельними партнерами (СОТ, ЄС). По-третє, цілком ймовірно, що вітчизняні виробники нафтопродуктів заблокують діяльність вітчизняних мереж заправних станцій, орієнтованих на імпорт, щоб купувати їх за низькою ціною.

Таблиця 3.1

SWOT-аналіз доцільності введення в Україні імпорتنих мит на автомобільне пальне

Сильні сторони	Слабкі сторони
- Збільшення надходжень до державного бюджету за рахунок мита і податків вітчизняних виробників - Збільшення вітчизняного виробництва пального - Наявність НПК та трубопровідної інфраструктури на території України - Значний інвестиційний потенціал власників вітчизняних НПК - Розвинута інфраструктура АЗС для збуту вітчизняного пального - Наявність загальнодержавних та регіональних стратегій, програм та наукових розробок щодо розвитку ринку нафтопродуктів	- Різке зростання цін одразу після введення мита - Країни, по відношенню до яких ввели мито, можуть оскаржувати дії України у міжнародних організаціях (СОТ, ЄС) - Застаріла МТБ, низький рівень переробки нафти на НПК - Низька якість вітчизняного пального - Низька конкурентоспроможність вітчизняних виробників у порівнянні із західними ВІНК, що проникають на вітчизняний ринок - Ймовірність блокування вітчизняними виробниками діяльності вітчизняних мереж АЗС, орієнтованих на імпорт, з метою їх купівлі за заниженою вартістю - Нелегальне виробництво
Сприятливі можливості	Потенційні загрози
- Диверсифікація джерел поставок нафти та нафтопродуктів в Україну - Можливість впровадження пільгового перехідного періоду для НПК та мереж АЗС - Стійкий попит на продукцію вітчизняних НПК, яка представлена переважно у нижньому ціновому сегменті - Можливість залучення інвестицій від європейських корпорацій внаслідок приєднання до Зони вільної торгівлі з ЄС - Активізація залучення технічної допомоги від міжнародних економічних організацій та урядів зарубіжних країн на підтримку модернізації НПК	- Власники НПК не будуть інвестувати у їх модернізацію - Зростання світових цін на нафту, падіння курсу національної валюти - Скорочення державної підтримки вітчизняної нафтопереробної сфери внаслідок дефіциту бюджету та вимог СОТ та ЄС щодо втручання в економіку - Зменшення платоспроможного попиту населення на автомобільне пальне - Ускладнення доступу до банківського кредитування - Монополізація паливного ринку - Загострення недобросовісної конкуренції на ринку та контрабанди

За: побудовано автором

Тому для забезпечення імпортозаміщення, стабілізації ринку нафти і нафтопродуктів і посилення впливу регулюючої ролі держави на процес поставок нафти і ціноутворення на нафтопродукти необхідно реалізувати наступні заходи щодо створення сприятливих умов для залучення іноземних

інвестицій у вітчизняну нафтопереробну промисловість.:

- Оптимізувати тарифні ставки, особливо для стабілізації правової бази, що стосується оподаткування виробництва і торгівлі нафтою і нафтопродуктами;
- Створення умов для сприятливого правового та політичного середовища для реалізації інвестиційних проектів у галузі;
- Надавати державну підтримку навчальним закладам, які готують фахівців у нафтопереробній промисловості;
- Забезпечити, щоб енергетична політика приводила сектор у відповідність з європейськими стандартами і відповідала цілям Європейської енергетичної хартії;
- Щоб уникнути кризової ситуації створити стратегічний резерв нафтопродуктів на 90 днів (для цього необхідно підготувати необхідну правову базу і розробити підхід до створення стратегічного резерву).

3.2. Розвиток ринку альтернативних видів автомобільного пального у контексті імпортозаміщення

Як зазначалося в попередньому розділі, частка альтернативних видів палива на внутрішньому ринку не перевищує 10%. Однак швидке виснаження запасів нафти в Україні і великих постачальників нафти, підвищення вимог екологічної безпеки, зниження енергетичної залежності і необхідність реалізації політики імпортозаміщення, постачання альтернативних видів палива будуть все більше впливати на конкурентне середовище на внутрішньому ринку. Це вимагає вироблення механізмів розвитку даного сегмента ринку автомобільного палива, формування ефективної взаємодії ринків нафтопродуктів з іншими ринками і галузями народного господарства.

Україна забезпечує власний видобуток нафти в Україні тільки на 15-20% попиту, а інша частина виробляється з імпортової сировини або

імпортується з сусідніх країн. Використання нових надпотужних джерел енергії (водень, пряме перетворення сонячної енергії в електричну, термоядерний синтез) як і раніше дуже проблематично, особливо при великомасштабному використанні. З цих причин відновлювані джерела енергії, створені організмами, які накопичуються в результаті фотосинтезу, стають все більш актуальними. Вважається, що в найближчому майбутньому до 10% всього енергоспоживання буде покриватися за рахунок використання продуктів фотосинтезу. Залежність країни від бензину може бути значно зменшена за рахунок виробництва та використання альтернативних видів палива, особливо біоетанолу та біодизеля [19].

Таким чином, найбільш реалістичними альтернативними джерелами нафтового палива є метанол і етилові ефіри з рослинних олій; етанол (біоетанол), що вирощується з продуктів, що містять цукор і крохмаль; біогаз з тваринництва і рослинництва; тверде біопаливо – з побічних продуктів рослинництва і лісового господарства [54]. Біодизель в даний час є найбільш поширеним біопаливом в світі і в Україні. Біологічне дизельне паливо за стандартами більшості країн світу виробляється з рослинних олій (ріпакова, пальмова, соєва, соняшникова, кукурудзяна, арахісова і т.д.) містить отримані складні ефіри кислот і тваринні жири.

Німеччина, Франція та Іспанія є основними виробниками альтернативного палива в ЄС, тоді як Чеська Республіка та Угорщина можуть стати основними виробниками нових країн-членів. Слід очікувати збільшення виробництва етанолу серед експортерів зерна з ЄС протягом наступних 5 років. Зокрема, Угорщина планує збільшити переробку надлишків пшениці в біопаливо. Країна оголосила, що збільшить свої виробничі потужності з виробництва етанолу до 280 мільйонів кубометрів. В даний час у багатьох країнах світу таке зростання стало можливим тільки за умови активної участі держави в просуванні і визначенні основних принципів розвитку відновлюваної екологічної енергії, яка стає інструментом просування альтернативних видів палива на урядовому рівні. диверсифікація

паливної галузі та всебічна підтримка її виробництва та споживання (таблиця 3.2).

Таблиця 3.4

Програми з розвитку біоетанолу у світі

Країна	Зміст заходів
Бразилія	Обов'язкова добавка 25 % етанолу в паливо. Податкові пільги для виробників біоетанолу
Аргентина	Введення обов'язкової добавки 5 % біоетанолу протягом найближчих 5 років
Таїланд	Весь бензин, що продається в Бангкоку, повинний містити 10 % біоетанолу
Індія	Обов'язкова добавка 5 % етанолу в паливо
Австралія	Добровільне додавання 10 % біоетанолу в усі бензини
Великобританія	Субсидії для виробників біоетанолу у розмірі 36 ПБ центів за 1 л
Євросоюз	Вміст у паливі 5,75 % біоетанолу з 2010 р.
Канада	Регіональні податкові пільги для виробників біоетанолу з 1992 р.

За: [68]

Перший крок вже був зроблений для стимулювання розвитку ринку біопалива державою. Що стосується питання імпортозаміщення автомобільного палива на основі української білсировини, то це відображено в нормативних правових актах, таких як "програма з етанолу" [50], Закон України "Про альтернативні джерела енергії" [20] і "Про альтернативні види рідкого і газового палива" [19]. Починаючи з 2016 рр. набули чинності зміни до низки законів, внесених Законом України "Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України, що стосуються сприяння виробництву та використанню біопалива" [21]. Застосовуючи організаційні та економічні заходи щодо стимулювання виробництва і споживання альтернативних видів палива, закон передбачає систему податків, кредитів та інших пільг, яка набула чинності 01.01/2019 р.. Організація виробництва біопалива в Україні є перспективним напрямком зниження енергетичної залежності від постачальників нафти і природного газу. Використання біопалива знижує навантаження людини на навколишнє середовище і економить природні ресурси за рахунок переробки відновлюваної сільськогосподарської

сировини і відходів переробних виробництв агропромислових комплексів. На рис. 3.2 показані передумови та фактори, що сприяють виробництву біопалива.



Рис. 3.2. Переваги та передумови виробництва біопалива в Україні

За: побудовано автором

Найбільш економічно вигідною сировиною для виробництва біоетанолу є кукурудза, традиційний для України продукт. Однак, слід зазначити, що кукурудза, як правило, є найгіршою з попередниць сівозміни – після кукурудзи в ґрунті мало вологи, а споживання гербіцидів і пестицидів серед зернових культур є найвищим. Саме обробка кукурудзи пов'язана з посиленням ерозії ґрунту. Щоб отримати 1 літр етанолу, знадобиться 12 літрів води. Що стосується кормового зерна, то зі збільшенням виробництва

біоетанолу на його основі посівні площі продовольчого зерна скорочуються, їх стає мало, а вартість зерна в цілому збільшується.

В цілому Україна володіє величезним сировинним потенціалом для розробки біопалива без зниження рівня виробництва продуктів харчування. Підвищення сільськогосподарського виробництва за рахунок розвитку сільськогосподарської культури, інноваційних технологій має значний природний, економічний, науковий і виробничий потенціал [77, с.11-12].

0,5-0,6 га сільськогосподарських угідь слід використовувати для сільськогосподарського виробництва, щоб забезпечити 1 людині повноцінне харчування. У Україні від 300 до 350 тис. гектарів можуть бути відведені для вирощування "енергетичної" кукурудзи, площі для вирощування від 1500 до 2000 мільйонів тонн зерна, що достатньо для виробництва 5700 мільйонів тонн біоетанолу і від 450 до 650 мільйонів тонн на рік без шкоди для постачання населення продовольством. У майбутньому можна буде визначити і вирішити задачу заміни приблизно половини споживаного в країні бензину альтернативним паливом типу E60, що містить 90% біоетанолу [85].

Для цього буде потрібно побудувати і ввести в експлуатацію 100-150 нових заводів з виробництва біоетанолу, кожен з яких буде мати виробничу потужність 15-20 тисяч тонн на рік, які разом будуть переробляти 5,7-6,0 мільйонів тонн кукурудзяного зерна. Щоб виростити таку "енергетичну" культуру, знадобиться 700 тис. гектарів орних земель, з яких в даний час вільно від 150 до 200 тис. гектарів. На додаток до 200 мільйонів тонн біопалива на рік, ці підприємства виробляють 180 мільйонів тонн кормів для тварин і використовуються в районах, де розташоване підприємство. Кожен завод з виробництва біоетанолу має мережу виробничих баз для комерційного палива E85 і близько 30-40 заправних станцій для зниження витрат на транспортування продукції. Такі рослини можна розташувати досить рівномірно по всій території України, посилаючись на джерело сировини.

При будівництві заводів з виробництва біоетанолу основну увагу слід приділяти мінімізації витрат на електроенергію, оскільки домішки в паливному етанолі в основному незначні. У країнах, де виробництво біоетанолу добре розвинене, зерно переробляється за комплексними технологіями. До них відносяться виділення білків і жирів зі злаків перед подальшим використанням крохмальної частини у виробництві біоетанолу. Білки та жири використовуються в харчовій промисловості (випічка, кондитерські вироби тощо), а також для виробництва комбікормів. Олію також використовується як сировина для виробництва компонентів дизельного палива. Реалізація цих побічних продуктів дозволяє підвищити рентабельність виробництва на 10-12% [28, с.44].

Таким чином, виробництво альтернативного палива в Україні вигідно з комерційної та екологічної точок зору. Однак недосконалість нормативно-правової бази державної підтримки підприємств суттєво уповільнює процес імпортозаміщення. Основним засобом забезпечення імпортозаміщення є реальні дії по впровадженню давно прийнятих правових норм. Їх теоретична суть передбачає всі необхідні заходи щодо впровадження біопалива та інших альтернативних видів палива в Україні, зараз це практичне застосування вкрай важливе у контексті воєнного часу.

Висновки до розділу

1. Національна політика імпортозаміщення на ринку автомобільного палива повинна бути спрямована на врівноваження інтересів держави, компаній і споживачів палива. Враховуючи значний нафтопереробний потенціал України, рекомендується поступово скорочувати імпорт палива та збільшувати кількість вітчизняних нафтопереробних заводів. З цією метою необхідно вжити заходів щодо введення імпортних мит на нафтопродукти щодо країн, що не входять до СОТ або ЄС, диверсифікувати поставки нафти, стимулювати вітчизняні нафтопереробні заводи до реалізації програм

модернізації, поглиблення рівня нафтопереробки та реалізації проектів міжнародного співробітництва зі створення вітчизняних нафтопереробних заводів та вертикально інтегрованих нафтових компаній.

2. Розвиток альтернативного палива є важливим фактором зниження енергетичної залежності України та поліпшення екологічної ситуації в країні. З огляду на поступове виснаження світових запасів нафти, державі слід активно шукати способи імпорту альтернатив на ринок, засновані на поставках нового палива, і залучати до цієї діяльності провідних вчених і експертів як всередині країни, так і за кордоном. Враховуючи потенціал значних ресурсів України в галузі виробництва біоетанолу та біодизеля, для цього держава повинна всебічно підтримувати та заохочувати таку діяльність, необхідно укласти угоду з національними НПК та мережею АЗС про змішування автомобільного палива та біопалива відповідно до європейських стандартів та норм.

ВИСНОВКИ

1. Висока залежність України від імпорту автомобільного палива разом з низькою конкурентоспроможністю вітчизняної нафтопереробної промисловості створюють ризики для подальшого економічного розвитку, тому питання імпортозаміщення особливо актуальне. Слід зазначити, що імпортозаміщення в нафтопереробній галузі тісно пов'язане з впровадженням інноваційних моделей розвитку та стимулюванням імпортозаміщувального виробництва. Україні зручніше використовувати на ринку автомобільного палива не класичну модель імпортозаміщення, яка залежить тільки від власних ресурсів, а промислову модель імпортозаміщення за участю іноземного капіталу і потужностей ТНК. Реалізація цієї стратегії включає в себе фундаментальне поліпшення інвестиційного клімату в Україні, впровадження ефективної промислової політики та впровадження інноваційних моделей розвитку в реальному економічному житті.

2. На вітчизняному ринку автомобільного палива спостерігається системний характер формування конкурентного середовища, що проявляється на всіх етапах виробництва і збуту продукції і проходить в тісному взаємозв'язку з розвитком конкурентного середовища на інших ринках товарів і послуг. Модель розвитку конкурентного середовища на ринку палива багато в чому залежить від загальної моделі економічного розвитку, яка реалізується в країні. На даному етапі ринок автомобільного палива в переважній більшості країн функціонує в умовах суто олігополістичної конкуренції, і його розвиток все більше залежить не тільки від внутрішніх, але і від зовнішніх факторів. Тому в процесі трансформації моделі розвитку вітчизняного ринку автомобільного палива необхідно всебічно використовувати і застосовувати кращі елементи і засоби різних моделей ринку. Це дає можливість застосовувати найбільш успішний зарубіжний досвід в цій області.

3. Систематизовано важливі питання, що впливають на характер

формування сучасних моделей конкурентного середовища на вітчизняному автомобільному паливному ринку, до них рекомендовано включати: наявність парадоксів заміщення продукції в країні-імпортері в умовах наявності значних виробничих потужностей; суттєвою монополією країни є наявність парадоксів переміщення продукції в країні-імпортері; виробництво, продаж, імпорт нафтопродуктів. На ринку автомобільного пального довела свій вирішальний стимулюючий вплив ситуації зі зростанням цін бензину і дизпалива. Оптимальний методологічний підхід до аналізу конкурентного середовища на вітчизняному ринку автомобільного палива повинен враховувати не тільки загальні показники соціально-економічного розвитку країни, а й фактори продуктивності економіки на макро- і мікрорівні, інноваційність і цивілізованість бізнесу, а також вплив ряду зовнішніх факторів.

4. Узагальнено зарубіжний досвід, який свідчить, що вітчизняний ринок автомобільного палива має вплив на рівень збалансованості конкурентного середовища, формування національних інтересів, національної енергії, екологічної та економічної безпеки. Виробництва та зростання експорту позитивно впливає на зростання надходжень до державного бюджету. Доцільно використати досвід модернізації країн Центральної та Східної Європи, де діяльність вертикально інтегрованих нафтових компаній шляхом формування ринку посилює вплив великих багатонаціональних компаній на стан конкурентного середовища на ринку бензину і дизельного палива.

5. Системні проблеми, що викликають дисбаланс на вітчизняному ринку автомобільного палива, включають швидке зростання імпорту автомобільного палива, дисбаланс цін, скорочення діяльності НПЗ всередині країни, контрабанду і тіньову активність. На поточному етапі найважливішим завданням створення цивілізованого конкурентного середовища на вітчизняному ринку автомобільного палива є зростання ролі споживачів на вітчизняному ринку автомобільного палива. Метою

виробників та постачальників пального є задоволення потреб та вимог споживачів як центрального елемента ринку та підвищення стандартів якості обслуговування.

6. Проведені емпіричні дослідження показують, що на попит на автомобільне паливо в Україні впливають такі фактори: макроекономічні показники розвитку, соціальні та демографічні чинники, саме цим факторам формування попиту слід приділяти особливу увагу операторам ринку автомобільного палива при розробці стратегій виробничої, маркетингової та інвестиційної діяльності. Високий вплив світових цін на нафту на показники внутрішнього ринку бензину демонструє важливість диверсифікації джерел енергії, враховуючи повномасштабну війну між Україною та російською федерацією. Важливо звернути увагу на перспективність поставок нафти з країн Перської затоки, Близького Сходу та Центральної Азії, які вважаються важливими постачальниками в процесі диверсифікації поставок енергоресурсів до країн ЄС.

7. Основною метою державної політики імпортозаміщення на вітчизняному автомобільному ринку автомобільного пального має стати адаптація та впровадження закордонного досвіду регулювання цього ринку в Україні. Головною метою політики імпортозаміщення мають стати: вдосконалення антимонопольної (конкурентної) політики; оптимізація обсягів імпорту нафтопродуктів та діяльності транснаціональних корпорацій на цьому ринку; стимулювання інвестиційної та інноваційної діяльності НПК; усунення загрози надмірної присутності іноземного капіталу; оптимізація оподаткування автовласників; розробка нових маршрутів транспортування нафти. Введення імпортних мит на нафтопродукти допоможе прискорити модернізацію вітчизняних НПЗ, що стосується тільки країн, що не входять в ЄС і СОТ, після виконання зобов'язань з інвестування в оновлення матеріально-технічної бази НПЗ. Створення вертикально інтегрованої нафтової компанії на основі міжнародних угод про співробітництво за участю НАК "Нафтогаз" і державних гірничодобувних

компаній з Центральної Азії та Близького Сходу – це новий проект в Україні на його основі.

8. Показано доцільність збільшення частки альтернативних видів палива на внутрішньому ринку як важливого напрямку імпортозаміщення. У країні, де власні потреби в нафтопродуктах задовольняються тільки приблизно на 15%, залежність від бензину значно знизилася через виробництво і використання біоетанолу і біодизеля для цього типу виробництва. Україна володіє значним потенціалом сільськогосподарських ресурсів для такого виробництва, що не призведе до скорочення поставок продовольства. Розвиток цього перспективного сегменту автомобільного палива потребує вивчення кращого європейського досвіду державної підтримки та впровадження багатьох маркетингових заходів. В умовах швидкого виснаження світових запасів нафти використання природного газу в якості автомобільного палива є багатообіцяючим, особливо в Україні, воно дає хороші перспективи для видобутку сланцевого газу і сприяє розвитку ринку автомобілів з електричними і гібридними двигунами на національному, регіональному та місцевому рівнях.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Антонюк Л. Л. Міжнародна конкурентоспроможність країн: теорія та механізм реалізації [Текст] / Л. Л. Антонюк ; Київський національний економічний ун-т. - К. : КНЕУ, 2004. - 275 с.
2. Бережний Я. В. Проблеми та шляхи формування сприятливого інституційного середовища для підприємницької діяльності в Україні [Текст] : аналіт. доп. / Я. В. Бережний, Д. В. Ляпін, Д. С. Покришка ; [за ред. Я. А. Жаліла] ; Нац. ін-т стратег. дослідж. - Київ : НІСД, 2023. - 78 с.
3. Білик О. С. Формування конкурентного середовища регіону через призму сталого розвитку / О. С. Білик // Економічний форум. – 2021. - № 2. – С. 46-52.
4. Бовкун О. В. Напрями залучення інвестицій у підприємства нафтогазового комплексу / О. В. Бовкун // Управління розвитком . - 2023. - № 14. - С. 126-128.
5. Бурлака В. Г. Інвестиційні проблеми нафтопереробної промисловості України : автореф. дис... канд. екон. наук / В. Г. Бурлака ; НАН України. Ін-т економіки. – К., 2018. – 20 с.
6. Бурлака В. Г. Ефективність і шляхи оптимізації структури витрат у нафтопереробній промисловості [Електронний ресурс] / В. Г. Бурлака // Стратегічні пріоритети . – 2022. - № 2. - С. 51-58.
7. Варналій З. С. Конкурентоспроможність національної економіки: проблеми та пріоритети інноваційного забезпечення [Текст] : монографія / З. С. Варналій, О. П. Гармашова. - К. : Знання України, 2013. - 387 с.
8. Васильців Т. Г. Конкурентні переваги підприємства та обґрунтування стратегії їх забезпечення / Т. Г. Васильців, Н. Я. Кравчук // Науковий вісник НЛТУ України. – 2021. – Вип. 23.2. – С. 208-213.
9. Глібчук В. М. Обґрунтування прийняття інвестиційних рішень для підприємств нафтогазової промисловості / В. М. Глібчук. // Науковий вісник Івано-Франківського національного технічного університету нафти і газу . -

2022. - № 1. [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Nvif_2022_1_22.pdf

10. Дані Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.

11. Дашевська О. В. Методика оцінки ресурсного потенціалу підприємств нафтогазової галузі / О. В. Дашевська, Т. Р. Бабалов // Бізнес Інформ . - 2020. - № 3. - С. 119-122.

12. Директива Європейського Парламенту та Ради № 1999/32/ЄС щодо зменшення вмісту сірки у певних видах рідкого палива та внесення змін до Директиви № 93/12/ЄЕС. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.menr.gov.ua/docs/activity-adaptation/Table%20of%20Concordance_Dir_1999_32_sulphur.pdf.

13. Директива Європейського Парламенту та Ради № 98/70/ЄС щодо якості бензину та дизельного палива та внесення змін до Директиви Ради № 93/12/ЄЕС. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://europeanlawgroup.com.ua/storage/npa/sered/atmosfer/ES/70_1.pdf.

14. Дорожкіна М.С. Світові тенденції та перспективи розвитку ринку нафти та нафтопродуктів / М.С. Дорожкіна // Міжнародна економічна політика. – 2019. – № 5. – С. 57-85.

15. Дронова А. Ю. Рентабельність як складова оцінки ефективності діяльності торговельних підприємств на ринку нафтопродуктів України / А. Ю. Дронова // Економіка промисловості . - 2019. - № 1. - С. 140-146.

16. Енергетична стратегія України на період до 2030 року. – К.: Кабінет міністрів України. – 129 с. [Електронний ресурс]. – Спосіб доступу:– www.zakon.rada.gov.ua/signal/kr06145a.doc.

17. Енергетична стратегія України на період до 2035 року. Проект. К.: НІСД. – 47 с. [Електронний ресурс]. – Спосіб доступу: www.niss.gov.ua/public/File/2015_table/Energy%20Strategy.pdf.

18. ЄС-Україна: поглиблена та всеохоплююча зона вільної торгівлі. - Київ: Представництво ЄС в Україні, 2019. – 24 с.

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

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

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

22. Засади конкурентоспроможності в реаліях економіки знань: Колективна монографія / Міжнародний інститут менеджменту (МІМ_Київ); За наук. ред. Ю.В.Полунєєва. – К.: ТОВ «Інжиніринг», 2017. – 256 с.

23. Зовнішньоторговельні аспекти конкурентної політики України в умовах СОТ: монографія / А.А. Мазаракі, В.В. Юхименко, О.П. Гребельник, Т.М. Мельник, Л.П. Кудирко, Ю.О. Олейніков, Т.І. Чаюн, О.В. Довгополова, В.Ю. Омельченко, Ю.М. Родіонова; Київський нац. торг.–екон. ун–т. – К., 2018. – 308 с.

24. 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

25. Інформація Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>

26. Інформація Міністерства енергетики та вугільної промисловості України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mpe.kmu.gov.ua>

27. Інформація щодо цінової ситуації на ринку нафтопродуктів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://mpe.kmu.gov.ua/minugol/control/uk/publish/article?art_id=237904&cat_id=35016.

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

29. Карп І. М. Нафтогазовий комплекс України / І. М. Карп // Вісник Національної академії наук України . - 2016. - № 2. - С. 32-41.
30. Ковтун Г. Альтернатива нафтопродуктам / Г. Ковтун // Вісник Національної академії наук України . - 2023. - № 12. - С. 51-60.
31. Кононюк В. Пік Хабберта. Світовий видобуток нафти та його вплив на економіку України / В. Кононюк // Дзеркало тижня. – 2017. – №44. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.dt.ua.
32. Кончин В. Категорія виявленої порівняльної переваги та оцінка перспектив України на Євроринку / В. Кончин // Журнал європейської економіки. – 2003. - № 1. – С. 135-147.
33. Крижанівський Є. І. Техніко-економічні чинники, які впливають на нафтогазову енергетику України / Є. І. Крижанівський, О. Г. Дзьоба. // Науковий вісник Івано-Франківського національного технічного університету нафти і газу . - 2021. - № 1. - [Електронний ресурс] Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Nvif_2012_1_20.pdf.
34. Лазебна І. Формування конкурентного середовища у роздрібній торгівлі / І. Лазебна // Вісник КНТЕУ. – 2022. – № 2. – С. 26-37.
35. Мазаракі А. А. Імпорт та перспективи імпортозаміщення в Україні / А. А. Мазаракі, Т. М. Мельник // Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. – 2019. №.6. – С.5-16.
36. Мазур І. М. Теоретичні засади інституційних змін в нафтогазовому комплексі України [Електронний ресурс] / І. М. Мазур // Економічні науки. Сер. : Економіка та менеджмент . - 2023. - Вип. 8. - С. 211-217.
37. Максишко Н.К. Аналіз прогнозованості динаміки світових цін на нафту та природний газ / Н.К. Максишко, С.С. Чеверда // Вісник Запорізького національного університету. – 2020. – № 2(6). – С. 122-129.
38. Мамзелєв Д. В. Роль паливно-енергетичного комплексу у формуванні енергетичної безпеки України / Д.В. Мамзелєв // Економіка і регіон. – 2022. – № 4 (7). – С. 135-139.

39. Мамонтова Н. А. Управління вартістю компаній нафтогазового сектору [Електронний ресурс] / Н. А. Мамонтова // Вісник Київського національного університету технологій та дизайну . - 2023. - № 3. - С. 162-170.

40. Митна статистика України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.arc.customs.gov.ua/control/uk/cstat/f2/showstat.

41. Мінпаливенерго представило прозору формулу ціноутворення на нафтопродукти [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://mpe.kmu.gov.ua/minugol/control/uk/publish/article?art_id=71706.

42. Нафтопереробна промисловість України: стан, проблеми і шляхи розвитку (аналітична доповідь) // Національна безпека та оборона. – 2016. – З(75). – С. 3-34.

43. Один рік Україниу СОТ / М. Свенчіцкі (ред.), І. Кобута, В. Жигadlo, А. Заїка. – К.: Аналітично–дорадчий центр Блакитної стрічки, 2009. – 46 с.

44. Остапко А.М. Розвиток нафтового сектору України в умовах глобалізації у контексті забезпечення економічної безпеки / А. М. Остапко, О. В.Лапан // Культура народів Причорномор'я. – 2018. – № 151. – С. 77-81.

45. Остапко А.М. Торгівля нафтою та нафтопродуктами в системі економічної безпеки держави / А. М. Остапко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.nbuv.gov.ua.

46. Паливно-енергетичний комплекс України: галузі, статистика, пріоритети розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.mpe.kmu.gov.ua.

47. Паливно-енергетичні ресурси України. Статистичний збірник. – Київ: Державний комітет статистики України. – 2023. – 333 с.

48. Податковий кодекс України 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://minrd.gov.ua/nk/rozdil-vi--aktsizniy-podatok-/>.

49. Подолець Р. З. Енергетичне моделювання: іноземний досвід і напрями перспективних досліджень в Україні / Р. З. Подолець // Економіка і прогнозування. – 2021. – № 1. – С. 126-140.

50.Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження програми "Етанол" [Електронний ресурс]. - Режим доступу: www.rada.gov.ua.

51.Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил роздрібної торгівлі нафтопродуктами» від 20 грудня 1997 р. № 1442 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: www.rada.gov.ua.

52.Прахалад К.К. Майбутнє конкуренції. Творення унікальної цінності спільно з клієнтами / К. К. Прахалад, В. К. Рамасвами.- Пер. з англ. Михайла Ставицького. – К.: Вид-во Олексія Капусти (підрозділ "Агенція "Стандарт""), 2005. – 258 с.

53. Прогнозний баланс нафтопродуктів на внутрішньому ринку України, у випадку введення імпортних мит [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.kmu.gov.ua.

54. Радева М. М. Концепція інституційного розвитку корпоративного сектора економіки України / М. М. Радева // Сталий розвиток економіки. 2019. - № 1. - С. 3-8.

55. Ратинський В. В. Сегментування ринку автомобільного пального / В. В. Ратинський // Вісник національного транспортного університету. - 2020. - № 4. - С. 116-121. – (Серія Економічні науки).

56.Рубежняк І. Г. Біопаливо другого покоління — бутанол: перспективи виробництва і використання в Україні / І. Г. Рубежняк // Вісник Національного транспортного університету. – 2019. - № 19. – С. 15-18.

57. Рябцев Г. Л. Моделювання ринку нафтопродуктів України для формування державної політики його розвитку / Г. Л. Рябцев // Публічне управління: теорія та практика . - 2023. - Вип. 1. - С. 115-121.

58. Рябцев Г. Л. Організація державних закупівель на ринку нафтопродуктів України / Г. Л. Рябцев // Державне управління та місцеве самоврядування . - 2022. - Вип. 2. - С. 157-163.

59. Семів Г. О. Формування конкурентного середовища на ринку автомобільного пального у прикордонних областях України / Г. О. Семів // Пріоритети підвищення ефективності транскордонного співробітництва та

зміцнення конкурентоспроможності підприємництва західних регіонів України : зб. матер. / [Т. Г. Васильців, В. В. Борщевський, М. І. Флейчук та ін.] ; за ред. Т. Г. Васильціва. – Львів : ПАІС, 2011. – С. 159-162.

60. Статистика Державної адміністрації залізничного транспорту України. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://forbes.ua/opinions/1334265-ukrainskie-npz-uzhe-ne-spasti>

61. Статистичні дані Державної служби статистики України. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua.

62. Структурні зміни та економічний розвиток України / [Геєць В.М., Шинкарук Л.В., Артьомова Т.І. та ін.] ; за ред Л.В. Шинкарука. – НАН України: Ін-т екон. та прогнозув. – К., 2021. – 696 с.

63. Тимчасові методичні рекомендації щодо визначення основних типів товарних ринків [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.amc.gov.ua/amc/control/uk>.

64. Ткачук В. Оцінка якості автомобільного пального / В. Ткачук // Товари і ринки. - 2019. - № 1. - С. 124-129.

65. Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/docs/Agreement/AA_Body_text.pdf.

66. Указ Президента України № 82/2009 «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 10 лютого 2009 року «Про невідкладні заходи щодо забезпечення енергетичної безпеки України». – www.president.gov.ua.

67. Указ Президента України № 681/2009 від 27 серпня 2009 року «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 5 червня 2009 року «Про розвиток ринків паливно-енергетичних ресурсів в рамках реалізації Енергетичної стратегії України на період до 2030 року»». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.president.gov.ua.

68. Филюк Г.М. Конкурентна культура в системі заходів конкурентної політики / Г. М. Филюк // Економічна теорія. - 2021. - № 3. – С. 46-59.

69. Фінансові результати ПАТ «Укрнафта» за 2022 рік. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://escrin.nssmc.gov.ua/rpt3834_sect0.aspx#pfinres
70. Цайнінгер К. Оптимізація бізнес-процесу для глобальної конкуренції / К. Х. Цайнінгер // Києво-Могилянська Бізнес Студія. – 2019. - № 9. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://kmbbs.ua/uk>.
71. Черепніна О. І. Інституціональні чинники формування конкурентного середовища в Україні / О. І Черепніна // Теоретичні та прикладні питання економіки. – 2019. - № 19. – С. 93-98.
72. Шапран О. С. Тенденції розвитку світового ринку нафто-продуктів [Електронний ресурс] / О. С. Шапран // Науковий вісник НЛТУ України . - 2019. - Вип. 23.12. - С. 341347.
73. Швидкий О. Стратегії нафтогазових ТНК на глобальному інвестиційному ринку [Електронний ресурс] / О. Швидкий, Д. Ірина // Міжнародна економічна політика. - 2021. - Вип. 1-2. - С. 142-169.
74. Шелл в Україні. Довкілля та суспільство [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.shell.ua/environment-society.html>.
75. Шидловський А. К. Внесок науки у вирішення проблем української енергетики // Національна безпека і оборона. – 2021. - № 2. – С. 71-72.
76. Шпак О.Г. Нафта і нафтопродукти: монографія / О. Г. Шпак. – К. : Ясон. – 2020. – 370 с.
77. Шпичак О.М. Економічна ефективність виробництва біопалива в контексті продовольчої та енергетичної безпеки України / О.М. Шпичак, С.А. Станісевич, Т.В. Куць. - К.: ЗАТ «Нічлава», 2020. – 265 с.
78. Щербань А. А. Запровадження інноваційних методів в управління нафтосервісних підприємств / А. А. Щербань //Відповідальна економіка . - 2022. - Вип. 4. - С. 168-172.

79. Automotive Forecasting: IHS Automotive [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ihs.com/products/automotive/light-vehicle-forecasts/index.aspx>.
80. BP and sustainability [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.bp.com/en/global/corporate/sustainability/bp-and-sustainability.html>.
81. BP Energy Outlook 2030. – January 2023. – London: BP, 2023. – 86 P.
82. BP Statistical Review of World Energy. – June 2023. - London: BP, 2023. – 45 p.
83. European Union EURO 5 & 6 Regulation/ AVL EMISSION REPORT POLLUTANT [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://www.avl.com/c/document_library.
84. Exxon Mobil. Environmental performance [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://corporate.exxonmobil.com/en/>.
85. Global Petrol Prices [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.globalpetrolprices.com>.
86. Global Registrations or Sales of New Vehicles – All Types. – Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles (OICA). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.oica.net/wp-content/uploads//total-sales-2024.pdf>
87. International Financial Statistics [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.imf.org>.
88. Key world energy statistic 2023 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/KeyWorld2023_FINAL_WEB.pdf.
89. Latest oil price and historic charts [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.thisismoney.co.uk/oil-price>.
90. Mundell R. Development of the International Macroeconomic Model / R. Mundell // The Open Economy Macromodel: Past, Present and Future. - Israel, 2001.

91. Mundell R. Macroeconomic Stabilization in Transition Economies / R. Mundell. – Cambridge: Cambridge University Press, 1997.
92. Official EU summary on the Lisbon Strategy [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://europa.eu/scadplus/glossary/lisbon_strategy_en.htm.
93. PKN Orlen. Facts, Figures, Comments, 2023. – Płock: PKN Orlen, 2023. – 71 s.
94. Shwab K. The Global Competitiveness Report 2012-2020 / K. Shwab, X. Sala-i-Martín, B. Brende. - Geneva: World Economic Forum, 2020. – 513 p.
95. Schwab K. The Global Competitiveness Report 2014–2019. Full Data Edition / K. Schwab, X. Sala-i-Martín. – Geneva: World Economic Forum, 2014-2019. – 549 P.
96. Teece D. Dynamic Capabilities and Strategic Management: Organizing for Innovation and Growth / D. Teece. - Oxford: OUP, 2019 - 304 P.
97. The UN Global Compact. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.unglobalcompact.org/AboutTheGC/>
98. The World's Biggest Public Companies 2024. Top-2000 Forbes List. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.forbes.com/global2000/>.
99. U.S. Energy Information Administration. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eia.gov/finance/markets/>.
100. World Bank Data Statistics. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://siteresources.worldbank.org/DATASTATISTICS/Resources/GDP_PPP.pdf.
101. World Population Prospects: The 2024 Revision. - New York: UN Population Division, 2024. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://esa.un.org/wpp/>.