

Аналіз ринку нафтопродуктів в Україні

В статті наведено результати дослідження сучасного стану та тенденцій розвитку ринку нафтопродуктів України. Проаналізована динаміка споживання та виробництва, а також особливості попиту на моторне паливо як загалом, так і на його види – автомобільне та дизельне паливо. Досліджено баланс ринку основних видів моторного палива. Розглянуто механізми та фактори ціноутворення на нафту, та, відповідно нафтопродукти в Україні. Проаналізовано структуру вартості роздрібної ціни на основні види моторного палива в країні. Побудовано регресійні моделі формування оптових цін на моторне паливо в Україні.

The paper presents the results of the study the current state and trends of the oil market in Ukraine. The dynamics of consumption and production, and especially the demand for motor fuel as a whole and its types - automotive and diesel. Investigated rebalancing main motor fuels. The mechanisms and factors of pricing of oil, and therefore oil in Ukraine. Examination of the cost of retail prices of basic motor fuels in the country. Constructed regression models of wholesale prices for motor fuel in Ukraine.

Ключові слова: ринок, споживання, виробництво, попит, ціноутворення.

Вступ. Одним з основних регуляторів сфери нафтокористування та обігу моторного палива в Україні є ринок готових нафтопродуктів, найважливішим на якому є сектор моторного палива. Саме обіг моторного палива, який формується під прямим впливом номенклатури його ринку, визначає умови виникнення попиту, пропозиції і формування ціни, а отже і економічну доцільність виробництва моторного палива в країні.

Постановка завдання. Аналіз структури формування попиту на моторне паливо в Україні показав, що 89% моторного палива припадає на власне споживання і лише 11% йде на експорт. Як відомо, до моторного палива відносяться: бензин автомобільний та дизельне паливо. Структура попиту на бензин автомобільний та дизельне паливо свідчить, що попит на них є майже ідентичними - 89% даних видів моторного палива споживаються, а 11%

експортуються. Таким чином виділяються дві складові формування попиту на моторне паливо – споживання та експорт. Розглянемо їх.

Результати. Національний ринок моторного палива є досить ємним за обсягом споживання (рис. 1), частка України в загальносвітовому споживанні нафтопродуктів в 2010р. склала 0,413%, але не настільки, щоб мати якийсь дієвий вплив на формування кон'юнктури світового ринку нафти і нафтопродуктів [1].

Аналіз структури споживання моторного палива в Україні за його важливими видами та сферами показав, що дизельне паливо переважно використовується на потреби економіки (38%), а бензин - населення (35%). У структурі споживання моторного палива в Україні домінує дизельне паливо. На нього приходилося в 2010 р. 55 % споживання. Також в останні роки простежуються істотні структурні зрушення в споживанні моторного палива на внутрішньому ринку, пов'язані із збільшенням питомої ваги бензину (рис. 1).

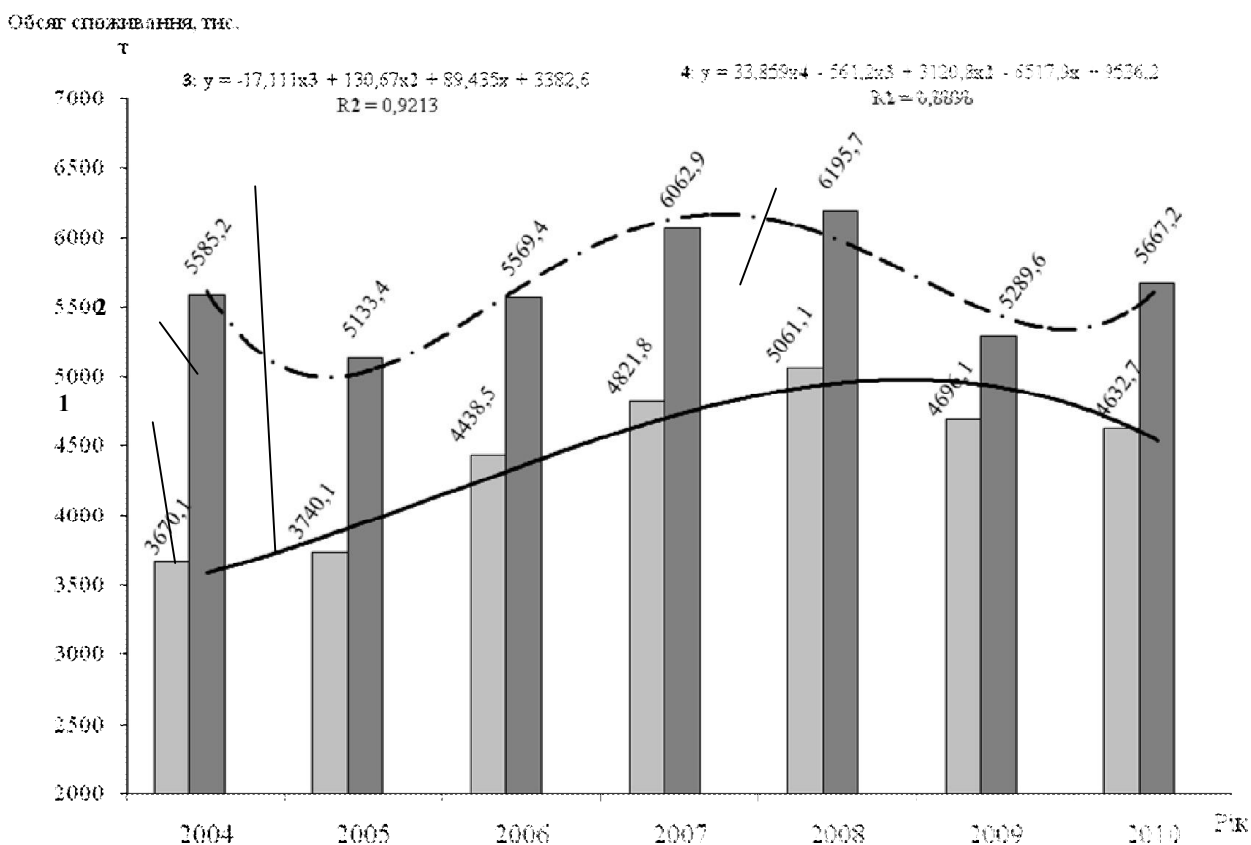


Рис.1 – Динаміка споживання моторного палива в Україні в 2004 – 2010рр. за видами [2 - 4]: 1 – фактичний об'єм споживання бензину; 2 – фактичний об'єм споживання дизельного палива; 3 – поліноміальний тренд 3-ї ступені «об'єм споживання бензину»; 4 – поліноміальний тренд 4-ї ступені «об'єм споживання дизельного палива»

Виходячи з рис. 1, можна відзначити загальну тенденцію зростання споживання моторного палива в 2004 – 2008рр. Споживання бензину за даний період зросло на 38% (середньорічний приріст склав 8,4%), а споживання дизельного палива – на 11% (середньорічний приріст склав 2,6%). Світова фінансова криза призвела до різкого падіння обсягів споживання моторних палив в 2009р. в порівнянні з 2008р., а саме: бензину – на 7,2% та дизельного палива – на 14,6%. Зростання обсягу ВВП України в 2010р. на 4,1% сприяло збільшенню споживання дизельного палива на 7,1%. Однак, зниження рівня життя населення призвело до подальшого падіння обсягів споживання бензину в Україні. Представлені на рис. 1 поліноміальні трендові моделі, дозволяють припустити про подальше зростання обсягів споживання дизельного палива і зниження обсягів споживання бензину.

Споживання моторного палива можна умовно розділити на дві групи: споживання населенням і в економічній сфері. Згідно проведеного аналізу, в країні спостерігається зміна співвідношень споживання моторного палива за групами споживачів. Якщо в 2004р. питома вага споживання моторного палива населенням склала 34,7%, частка даної групи споживачів в 2010р. зросла до 51,5%. Зазначені тенденції відбувалися за рахунок підвищення моторизації населення під впливом зростання доходів населення і збільшення обсягів споживчого кредитування на покупку транспортних засобів. Істотне зростання частки споживання дизельного палива на 4,7% свідчить про поступову дизелізацію приватного автопарку.

Необхідно зазначити, що споживання бензину в економіці України мало стійку тенденцію до зниження, прискорену економічною кризою 2009р. За аналізований період обсяг споживання бензину в економіці країни скоротився на 33%, що свідчить про заміщення бензину дизельним паливом.

Розглянемо другу складову формування попиту на моторне паливо– його експорт з України.

Як показав проведений аналіз, за 2004 – 2011рр. відбулося збільшення обсягів експорту бензину з України на 552,1 тис. т. або на 140,6%. Найбільш суттєві обсяги поставок дизельного палива на експорт бумали місце в 2004 – 2006рр. Хоча в наступні роки і відбувалися збільшення експортних поставок, в порівнянні з попереднім роком, в цілому за розглянутий період відбулося зменшення обсягів експорту на 558,2 тис. т. або на 42,5%. У порівнянні обсягів експорту дизельного палива в 2011р. з показниками за 2006р., можна

відзначити зменшення обсягів експорту на 1114,9 тис. т. або на 244,6%. В 2011р. експорт бензину зріс на 65,4%, до 373,5 тис. т., дизпалива на 8,5%, до 59,3 тис. т. Таке значне збільшення експорту в 2011р., в першу чергу, пов'язано з тим, що Лисичанський НПЗ, з травня 2011р. був практично повністю переведений компанією ТНК-ВР, в режим толінгу, відправляючи в Росію близько 80% виробленого палива. Під толінгом прийнято розуміти переробку іноземної давальницької сировини з наступним вивезенням готової продукції. При реалізації толінгової схеми посередницька фірма укладає з заводом договір, згідно з яким фінансує імпорт сировини і його переробку, оплачує роботу заводу і є власником продукції, яка виготовляється з цієї сировини. Формування попиту в періоді, що було проаналізовано і в близькій перспективі, відбувається під впливом після кризових тенденцій скорочення споживання моторного палива в економіці і зростанні його споживання населенням, на фоні стійкої тенденції витискання у сфері використання бензину дизельним паливом.

Основною складовою формування пропозиції на ринку моторного палива в Україні згідно проведеного аналізу, залишається власне виробництво, при цьому необхідно зазначити, що за останні роки значимість імпорту для задоволення попиту на вітчизняному ринку істотно зросла (41,1%) (рис. 2).

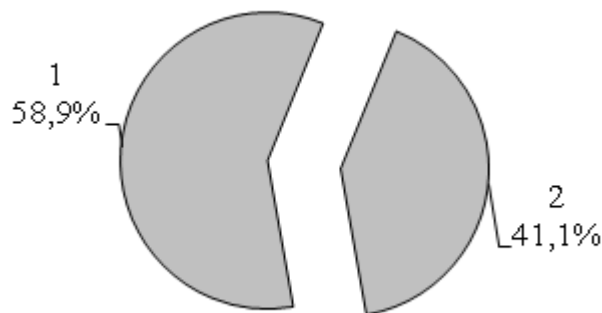


Рис.2 – Структура формування пропозиції на Українському ринку основних видів моторного палива в 2010р. [6 - 8]: 1 – вітчизняне виробництво; 2 – імпорт

Український роздрібний ринок моторного палива наповнений бензином і дизельним паливом вітчизняного виробництва, в той час як імпортоване паливо переважно реалізується на оптовому ринку. Розглянемо більш детально першу складову пропозиції моторного палива на Українському ринку – власне виробництво світлих нафтопродуктів, а саме бензину автомобільного та дизельного пального. Для цього спочатку проаналізуємо зміну структури

виробництва світлих нафтопродуктів в Україні.

Як показав проведений аналіз, в структурі виробництва світлих нафтопродуктів в Україні велику частку складало дизельне паливо – 59%. У 2011р. співвідношення вже змінилося на користь бензину, його частка збільшилася на 11% і становила вже 52%. Виробництво світлих нафтопродуктів в Україні скоротилося в 2011р. на 14,2% в порівнянні з попереднім роком і склало 5,47 млн. т. При цьому, виробництво бензину в 2011р. вітчизняними НПЗ скоротилося на 7%, до 2,86 млн. т. Водночас вироблення дизельного палива вітчизняними підприємствами у 2011р. знизилося на 20,7%, до 2,64 млн. т [5].

Основними факторами, що впливають на виробництво моторного палива в Україні, є: низький технологічний рівень переробки і якості продуктів; маленька маржа нафтопереробки; несуттєве фінансування модернізації виробництва; сировинна залежність; значні обсяги імпорту моторного палива.

На тлі вище наведених факторів закономірним представляється скорочення в Україні обсягів виробництва основних видів моторного палива. Зменшення обсягів виробництва основних видів моторного палива було характерним як для бензину, так і для дизельного палива. При цьому якщо у виробництві бензину в 2004р., 2007р. і 2009р. спостерігалось збільшення об'ємів виробництва в порівнянні з попереднім роком на 16%, 6% і 1,1% відповідно, то у виробництві дизельного збільшення об'ємів виробництва спостерігалось тільки в 2009р. на 6,7% в порівнянні з попереднім роком.

В цілому, з 2003р. по 2011р. виробництво бензину зменшилося на 1 473 тис. т або на 34,2%, а дизельного палива на 3 661 тис. т або на 57,9%.

На сьогодні майже половина продаваних на українському ринку світлих нафтопродуктів, тобто бензину і дизельного палива, - імпортні. Все це відбувається на тлі падіння обсягів власного виробництва нафтопродуктів. Причина полягає в тому, що вітчизняні НПЗ не можуть конкурувати зі схемами пільгового ввезення нафтопродуктів. Розрив між умовами ввозу сирової нафти і продуктів її переробки давно придбав загрозливі розміри [9]. Велика частина палива, що імпортується зараз в Україну, відповідає екологічним стандартам Євро-4. А частка Євро-5 в структурі імпорту невелика і в основному доводиться на преміальні продукти. Власне кажучи, Євро-4 незначно відрізняється від Євро-5 – основна різниця припадає на вміст сірки (50 і 10 ppm відповідно).

Згідно проведеного аналізу в останні роки відбувається істотне

збільшення імпорту в Україну бензину автомобільного. Так за 2005р. обсяги імпорту бензину зросли більш ніж в 2 рази, в наступні роки, за винятком кризового 2009р. також спостерігалось істотне його збільшення. В цілому за 2004 – 2011рр. обсяг імпорту бензину збільшився на 702,8% або на 1934,7 тис. т. Настільки значні зміни в обсягах імпортованих поставок пов'язані із змінами в 2005р. ставок митних зборів. Спроба уряду вирішити проблему насичення українського ринку нафтопродуктів за рахунок скасування мита на імпорт в травні 2005р. згубно позначилася на вітчизняній нафтопереробці. До 2005р. обсяги імпорту становили не більше 7%. З введенням нульової ставки на імпорт кількість палива з закордонним паспортом стало помітно рости [10].

Основним імпортером продуктів нафтопереробки на вітчизняний ринок моторного палива є Білорусь. Так в структурі імпортованого бензину АІ-92 в Україну на частку цієї країни припадає 91%, на частку Румунії – 3 %, Литви – 3 %, Болгарії – 2 %, Росії – 1%. Причому, за останні роки відбулося суттєве зменшення обсягів поставок бензину з Росії – з 105,67 т. у 2006 р., до 9,064 т. – у 2010 р. [11].

Обсяги імпорту дизельного палива в Україну з 2004р. по 2011р. збільшилися на 596,7% або на 3049 тис. т., при цьому найбільш суттєве збільшення обсягів імпорту дизельного палива в порівнянні з попереднім роком було в 2007р. на 1581,4 тис. т. або 274%. В основному дизельне паливо в Україну імпортується з Білорусії та Росії, 50% і 42% відповідно. На частку Литви, Румунії, Туркменістану та США припадає по 2%. У порівнянні зі структурою імпорту бензину необхідно відзначити істотну складову російського імпорту в загальному обсязі імпорту в Україну дизельного палива. Це пов'язано з традиційно більш низькими вимогами до якості дизельного палива, які російські виробники можуть задовольнити. Іншими словами, від Євро-4 до Євро-5 – всього один крок [12].

Отже, після проведення аналізу попиту та пропозиції моторного палива на Українському ринку доцільним буде проаналізувати баланс ринку основних видів моторного палива в Україні. Баланс ринку основних видів моторного палива в Україні представлений на рис. 3.

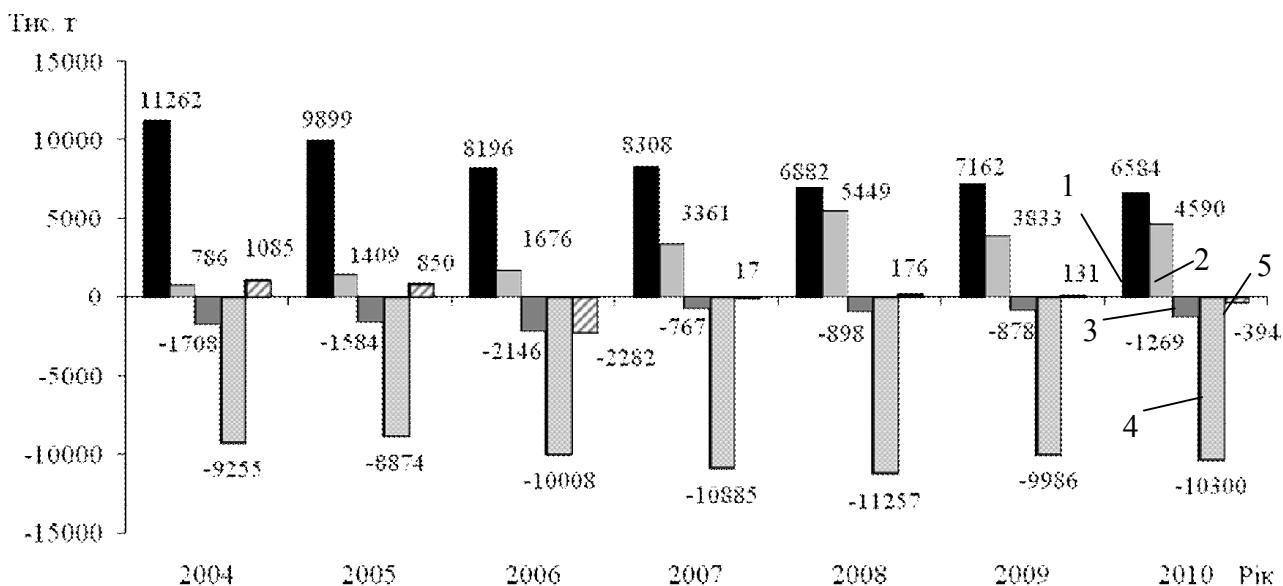


Рис. 3 – Баланс ринку основних видів моторного палива (бензин автомобільний, дизельне паливо) в Україні за 2004 – 2010рр. [6 - 8]: 1 – виробництво;
2 – імпорт; 3 – експорт; 4 – споживання; 5 – баланс

Виходячи з рис. 3 видно, що баланс ринку моторного палива в Україні в 2010р. зменшився в порівнянні з 2004р. на 1479 тис. т. і досяг відмітки (- 394 тис. т.). такий різкий спад даного показнику перш за все пов'язаний з нарощуванням обсягів споживання моторного палива на 1045 тис. т. та зменшенням власного виробництва на 4678 тис. т. Найбільш позитивний баланс ринку моторного палива в Україні було зафіксовано в 2004р. на рівні 1085 тис. т., найбільш негативний баланс зафіксовано в 2006р., який склав (- 2282 тис. т.).

Баланс ринку бензину автомобільного в Україні зменшився в порівнянні з 2004р. на 1420 тис. т. і досяг відмітки (- 211 тис. т.). такий різкий спад даного показнику перш за все пов'язаний з нарощуванням обсягів споживання бензину автомобільного на 963 тис. т. та зменшенням власного виробництва на 2122 тис. т. Найбільш позитивний баланс ринку моторного палива в Україні було зафіксовано в 2004р. на рівні 1209 тис. т., найбільш негативний баланс зафіксовано в 2010р., який склав (- 211 тис. т.).

Баланс ринку дизельного палива в Україні в 2010р. зменшився в порівнянні з 2004р. на 59 тис. т. і досяг відмітки (- 183 тис. т.). Спад даного показника перш за все пов'язаний зі зменшенням власного виробництва на 2547 тис. т. Найбільш позитивний баланс ринку моторного палива в Україні було

зафіксовано в 2009р. на рівні 161 тис. т., найбільш негативний баланс зафіксовано в 2006р., який склав (- 2593 тис. т.).

Національна економіка все більше стикається з ресурсними обмеженнями на ринку нафтопродуктів, пов'язаними з тенденціями зростання попиту та дефіцитом пропозиції. Формування ціни на оптовому ринку нафтопродуктів розглядається як комбінація трьох складових: цін нафти на світовому ринку, ставок акцизних зборів і валютних курсів в Україні. Вихідним і найбільш вагомим чинником ціноутворення на ринку моторного палива України є ціни на нафту на світовому ринку, які впливають на політичні та економічні процеси в світовій економіці, служать орієнтиром у формуванні цін на інші енергоносії.

Формування цін на нафту відбувається під впливом безлічі зовнішніх (загальноекономічних, політичних і навіть метеорологічних) і внутрішніх факторів (технологія, позиції провідних біржових гравців, аналіз волатильності – мінливості ціни). Укрупнені чинники, що формують цінову динаміку на світовому нафтовому ринку можна представити таким чином(рис. 4).



Рис. 4 – Фактори, що впливають на ціноутворення нафти [13]

Більшість, представлених на рис. 4 факторів змінюють з часом глибину або характер взаємодії з цінами на нафту. Як відзначають експерти [13], основний вплив на сьогоднішні ціни на нафту надають валютні фактори, фондові чинники і фактори очікування. Другим фактором, що визначає ціни на

моторне паливо в Україні є податки у вартості нафтопродуктів. Частка цієї статті в структурі цін на нафтопродукти незначна в порівнянні з країнами ЄС.

На сьогоднішній день в Україні розглядається законопроект про запровадження на строк до 31.12.12р. плаваючої ставки акцизного збору. Механізм дії плаваючої ставки ґрунтується на базових ставках, передбачених Податковим кодексом України (акциз на бензин – 198євро/т, ДП – 46 євро/т). При цьому до базової ставки кожен декаду буде додаватися або відніматися (в залежності від середньої вартості 1 бареля нафти марки Brent (DTD) на біржі ICE за попередню декаду), коригуюча сума, яка не може перевищувати 50% базової ставки [14]. Ціновий коридор для 1 бареля нафти передбачається в наступному розмірі: нижче 105\$/бар – додається ставка акцизу; 105 – 125\$/бар – коригування не буде; понад 125\$/бар – від базової ставки буде відніматися коригувальна сума. Передбачається, що введення плаваючих ставок акцизу на нафтопродукти дозволить уберегти національну економіку від різких цін на моторне паливо в пікові періоди зростання цін на нафту. Однак, великий розмах цін за 1 барель сирої нафти в 20\$ за середньої прогнозованої ціни в 115\$/бар., роблять даний законопроект формальним. Таким чином передбачається збереження ставок акцизного збору в 2012р. на існуючому рівні.

Ще одним фактором, що впливає на формування цін на моторне паливо на внутрішньому ринку є динаміка валютного курсу. Інформаційне агентство Bloomberg повідомляє, що 2012р. стане третім поспіль роком падіння єдиної валюти по відношенню до долара США, так як економіка Єврозони впаде в рецесію: до середини року курс пари EUR/USD знизиться до 1,24 \$, а потім продовжить спад до 1,20 \$, так як ЄЦБ не вдасться стримати поширення боргової кризи [15]. Розрахований Нацбанком за результатами опитування обмінний курс гривні до долара за 12 місяців буде становити близько 8,3 гривні за долар [16].

Існуюча методика розрахунку роздрібних цін на моторне паливо, за даними [17], передбачає таку структуру (рис. 5):

- 1) за базову ціну нафтопродукту на кордоні береться усереднене значення поставок з Білорусії, Росії, Литви та Румунії за попередні 30 календарних днів;
- 2) податки включають: акциз на бензин –198 євро/т, ДП –46 євро/т, ПДВ – 20%, екологічний збір – 68 і 30 грн/т відповідно;
- 3) логістика – поставка нафтопродукту від кордону до центру України,

усереднений тариф – близько 35 \$/т;

4) маржа включає витрати на АЗС (умовно-постійні витрати на станції, фонд зарплати і т.д.)

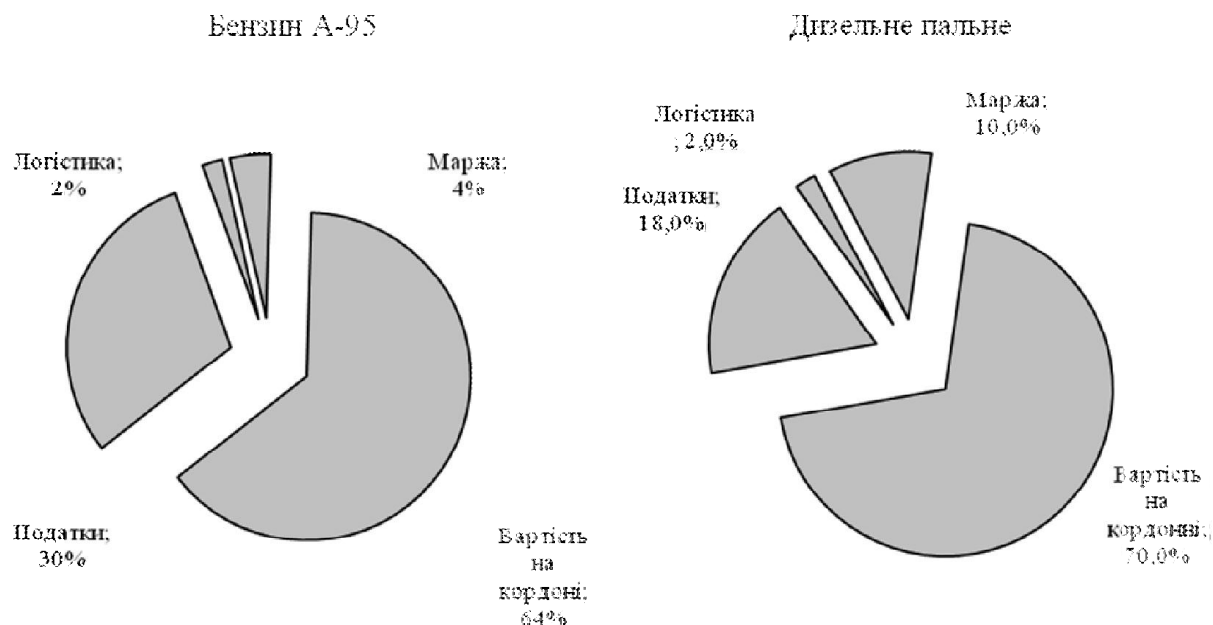


Рис. 5 – Структура вартості роздрібної ціни на основні види моторного палива в Україні в квітні 2012р.

Як видно з рис. 5, найбільш рентабельним видом продукції на сьогоднішній день є дизельне паливо, маржа якого в структурі ціни досягла 10%. В той же час в структурі ціни податки займають: 30% у вартості бензину А-95 (що на 13% нижче, ніж мінімальна ставка в країнах ЄС), а у вартості дизельного палива – 18% (нижче мінімальної ставки в країнах ЄС на 20%).

Формування цінових тенденцій на ринку нафтопродуктів України відбувається в умовах високої залежності окремих галузей національного господарства від споживання нафтопродуктів і низьких доходах населення, що зумовлює високу частку витрат на моторне паливо у розходах.

На внутрішньому ринку нафтопродуктів України спостерігається прогресуюча тенденція зростання цін на моторне паливо.

Для визначення взаємозв'язку між світовими оптовими цінами на сиру нафту і оптовими цінами на моторне паливо в Україні були побудовані відповідні залежності. У 2011р. зростання цін на сиру нафту на світовому ринку і підвищення ставок акцизного збору на 37,8% зумовили новий виток цін. До кінця 2011р. ціни на моторне паливо досягли нових світових рекордів у

порівнянні з червнем-липнем 2008р. Таким чином, аналіз причин зростання цін на нафтопродукти в Україні дозволяє виділити два основні чинники їх формування: світові ціни на нафту і ставки акцизного збору. Аналіз побудованих моделей, дозволив зробити висновок про високий ступінь залежності між досліджуваними параметрами. Зростання цін на сиру нафту обумовлює найбільший приріст оптових цін на дизельне паливо і бензин марки А-95.

Іншим визначальним фактором оптових цін на моторне паливо в Україні є ставки акцизного збору. Зростання ставок акцизного збору і девальвація валютного курсу зумовили в Україні випереджаюче зростання цін нафтопродуктів над цінами на сиру нафту.

Необхідно зазначити, що формування оптових цін на національному ринку, хоча і відповідає загальносвітовим тенденціям, однак має свою специфіку, пов'язану з дією вищепредставлених факторів, так і з очікуваннями нафтотрейдерів в країні.

Проведене порівняння динаміки оптових цін на європейському та українському ринку нафтопродуктів дозволило відзначити загальну тенденцію перевищення українських оптових цін на моторне паливо над європейськими. Шляхом використання програмного забезпечення Statistica 6.0 було побудовано рівняння множинної регресії для оптових цін моторного палива в Україні (1 -4).

$$Y^1 = 45.51 \times x_1 + 7.15 \times x_2^1 + 5.84 \times x_3 + 13.52 \times t - 3334.39$$

$$R^2 = 0.9539 ; p - value = 0.000 ; F(4;132) = 704.30 \quad (1)$$

$$Y^2 = 44.4 \times x_1 + 6.55 \times x_2^2 + 6.62 \times x_3 + 10.88 \times t - 3672.67$$

$$R^2 = 0.9426 ; p - value = 0.000 ; F(4;132) = 559.54 \quad (2)$$

$$Y^3 = 40.29 \times x_1 + 4.37 \times x_2^3 + 5.37 \times x_3 + 17.99 \times t - 2991.25$$

$$R^2 = 0.9388 ; p - value = 0.000 ; F(4;132) = 498.53 \quad (3)$$

$$Y^4 = 44.03 \times x_1 + 3.5 \times x_2^4 + 4.53 \times x_3 + 13.38 \times t - 2459.78$$

$$R^2 = 0.9410 ; p - value = 0.000 ; F(4;130) = 535.43 \quad (4)$$

де Y^1, Y^2, Y^3, Y^4 – оптова ціна без ПДВ бензину А-95, А-92, А-76, дизельного палива в Україні відповідно, грн./мт;

x_1 – оптова ціна за 1 барель нафти, дол. США/бар.;

$x_2^1, x_2^2, x_2^3, x_2^4$ – сума акцизного збору в вартості кожного виду моторного палива, дол. США/мт;

x_3 – курс долара США, грн./100 дол. США;

t – час (початок і кінець певного місяця).

Цінові тенденції на роздрібному ринку нафтопродуктів за аналізований період також показували прогресуюче зростання. Аналіз динаміки роздрібних цін на моторне паливо в Україні показав, що роздрібні ціни на бензин А-95 в Україні за 6 років зросли в 2,6 рази, на дизельне паливо – в 2,5 рази.

Порівняння оптових і роздрібних цін на моторне паливо в Україні відобразило загальну тенденцію перевищення роздрібних цін над оптовими. Різкі коливання оптових цін і більш згладжені коливання роздрібних свідчать про неготовність приватних трейдерів знижувати ціни адекватно світових коливань ціни на нафту.

Порівняння цін на дизельне паливо в цілому показує постійне перевищення роздрібних цін над оптовими цінами – одиничні випадки зниження роздрібною ціни нижче оптового мінімуму.

Співвідношення оптових і роздрібних цін на бензин А-95 мало тенденцію до зниження, що свідчить про зниження рентабельності даного продукту. В той же час співвідношення цін на дизельне паливо мало мінливі тенденції і більш тяжіло до зростання під впливом зростаючого попиту на дану продукцію, а, отже, збільшувалася і її рентабельність.

Побудовані залежності середніх роздрібних і оптових цін на моторне паливо в Україні дозволили виділити оптові ціни на нафтопродукти, як вирішальний чинник у формуванні роздрібною ціни на українських АЗС. В умовах зменшення національного виробництва вирішальне значення на роздрібні ціни має ціна імпортованих нафтопродуктів на внутрішньому ринку.

Висновки. Отже, проведений аналіз дозволяє виділити основні чинники формування цін на моторне паливо в Україні: оптові ціни на сиру нафту на світовому ринку, ставки акцизного збору, динаміка валютних курсів і прибутковість продукції.

Таким чином, підводячи підсумок аналізу українського ринку моторного палива можна констатувати, що результатом посилення кон'юнктури ринку моторного палива стало витіснення продуктів вітчизняного виробництва імпортованими.

Основними факторами, що визначили тенденцію поступального зниження конкурентоспроможності вітчизняних нафтопродуктів є:

- низька частка високоякісних бензинів у вітчизняному асортименті

нафтопродуктів;

- невідповідність більшої частини, що випускається в Україні моторного палива вимогам європейських стандартів;

- висока собівартість виробництва вітчизняного моторного палива.

Основними факторами, які визначали в досліджуваному періоді зростання цін на моторне паливо, крім зростання попиту на нього є:

- зростання цін на сиру нафту і імпорتنі світлі нафтопродукти;

- зміна валютного курсу;

- зростання частки акцизу в цінах на моторне паливо.

Світова фінансова криза 2008 р. визначила істотні зміни в товарній структурі ринку моторного палива та його видовому споживанні. Так, зростання частки автомобільного бензину в загальному обсязі продажів моторного палива, яке спостерігалось до 2008 р., змінилося на зростання частки дизельного палива, причому не тільки в промисловому (господарському) споживанні, але споживанні населенням. Наслідком цієї ситуації став випереджаючий ріст цін на дизельне паливо в порівнянні з ростом цін на автомобільний бензин.

Все вище перераховане свідчить, що зміни на ринку моторного палива в Україні визначалися:

- зростанням попиту;

- впливом тенденцій змін у нафтовому секторі світового енергетичного ринку;

- прогресуючим зниженням конкурентоспроможності вітчизняної нафтопереробки.

Беручи до уваги стійкість вище охарактеризованих тенденцій розвитку вітчизняного та світового ринків нафти та моторного палива з достатнім ступенем вірогідності можна стверджувати, що в осяжному майбутньому нафтова залежність України буде посилюватися, визначаючи всі негативні властиві їй негативні наслідки для енергетичної та економічної безпеки країни.

Література

1. AnnualStatisticalBulletin [Электронный ресурс] / ОПЕС – 2010/2011 Edition – режим доступа:www.opec.org/opec_web/static_files_project/.../ASB2009.pdf
2. Паливно-енергетичні ресурси України: [Статистичний збірник] /

- Державний комітет статистики України. –Київ. – 2006. – 305 с.
3. Паливно-енергетичні ресурси України: [Статистичний збірник] / Державний комітет статистики України. –Київ. – 2009. – 443 с.
 4. Паливно-енергетичні ресурси України: [Статистичний збірник] / Державна служба статистики України. –Київ. – 2011. – 315 с.
 5. Рынокнефтепродуктов в 2011 г. незначительноснизился [Электронный ресурс] :Независимоеинтернет-издание OilNews. — Режим доступа : <http://www.oilnews.com.ua/news/article13903.html>.
 6. АнализсостояниянефтеперерабатывающейотраслиУкраины в 2004 — 2008 гг. [Текст] : справ. пособие / С В. Бойченко, Л. А. Щербинина, С. Н. Лютый. — Одесса : Астропринт, 2009. — 143 с.
 7. Виробництво основних видів промислової продукції за 2003–2010 роки [Електронний ресурс] : Офіційний Веб-сайт Державної служби статистики України. — Режим доступа: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2006/pr/prm_ric/prm_ric_u/vov2005_u.html.
 8. Статистика лютого: імпорт бензину зріс на 16,6 %, нафти — на 40,2 %, дизпалива — удвічі. Експорт мазуту і ДП знизився [Електронний ресурс] : Інформаційно-аналітичний ресурс «Українська енергетика UA-Energy.org». — Режим доступа : <http://ua-energy.org/post/6488>.
 9. Коров Е. Импорнтный синдром: Украинасдаетнефтерынок [Электронный ресурс] : «Зеркалонедели. Украина» №14, 15 апреля2011 г. — Режим доступа : http://zn.ua/ECONOMICS/importnyu_sindrom_ukraina_sd.html.
 10. Поднятьотрасль [Электронный ресурс] : Профессиональныйинтернет дайджест «НефтеРынок». — Режим доступа : http://www.nefterynok.info/analytics.phtml?art_id=38.
 11. Толькоспокойствие [Электронный ресурс] : Профессиональныйинтернет дайджест «НефтеРынок». — Режим доступа : http://www.nefterynok.info/analytics.phtml?art_id=80.
 12. Спасетлигосударство свою нефтепереработку? [Электронный ресурс] : Профессиональныйинтернет дайджест «НефтеРынок». — Режим доступа : http://www.nefterynok.info/analytics.phtml?art_id=94.
 13. Бушуев В. В. Прогнозированиецен на нефть [Презентация] / В. В. Бушуев // Институтэнергетическойстратегии РФ – режим доступа: [www.abenin.z4.ru/ Docs/Minfin.ppt](http://www.abenin.z4.ru/Docs/Minfin.ppt).
 14. Кабминнаправил в парламент законопроекто о плавающейставке акцизна

на нефтепродукты [Электронный ресурс] – Режим доступа:
<http://www.uaenergy.com.ua/c225758200614cc9/0/dbac3c1285e739c7c22579eb00431b1e>

15. Прогнозы специалистов по EUR/USD [Электронный ресурс] – режим доступа: <http://minfin.com.ua/blogs/belugina/20584>.
16. Через год обменный курс составит 8,3 гривны за доллар — НБУ [Электронный ресурс] – режим доступа: <http://minfin.com.ua/2011/07/18/418282>.
17. Структура розничной цены на нефтепродукты в Украине по состоянию на 20-04-2012 г. [Электронный ресурс] – режим доступа: http://www.nefterynok.info/hit_marzheviy.phtml.