

Міністерство освіти і науки України

Національний університет «Києво-Могилянська академія»

Факультет економічних наук

Кафедра фінансів

Кваліфікаційна робота

освітній ступінь - бакалавр

на тему: **«СТРАТЕГІЇ ЦІНОУТВОРЕННЯ В КОНТЕКСТІ БІЗНЕС-МОДЕЛІ»**

Виконав: студент 4-го року навчання,
спеціальність 072
«Фінанси, банківська справа та
страхування»

Макота Станіслав Зіновійович

Керівник: Мертенс О.В.
кандидат економічних наук, доцент

Рецензент Кончин В.І.

Кваліфікаційна робота захищена
з оцінкою «_____»

Секретар ЕК _____ Донкоглова Н.А.
«_____» _____ 2020 р.

Київ 2020

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ЕКОНОМІЧНІ ТЕОРІЇ І МОДЕЛІ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА РОЗДРІБНИХ РИНКАХ	5
1.1. Економічні моделі ціноутворення	5
1.2. Стратегії ціноутворення у контексті бізнес-моделі	9
Висновки до розділу 1	11
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА РОЗДРІБНОМУ РИНКУ ПАЛЬНОГО	13
2.1. Аналіз ринку та маркетингові стратегії мереж автозаправних станцій....	13
2.2. Статистичне дослідження динаміки цін на паливо	25
2.3. Алгоритми ціноутворення на паливо: фактори, що визначають ціни, стратегії впливу на рішення споживачів та цінова дискримінація, ринкові змови.	29
Висновки до розділу 2	42
РОЗДІЛ 3. ЕКОНОМЕТРИЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ФАКТОРІВ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА РОЗДРІБНІ ЦІНИ ПАЛИВА В УКРАЇНІ	45
3.1. Моделювання ціноутворення та перевірка гіпотези про наявність ринкової влади, використовуючи економетричний інструментарій	45
3.2. Аналіз вихідних даних економетричного дослідження. Застосування висновків з економетричного дослідження для зменшення проблем ціноутворення.....	50
Висновки до розділу 3	58
ВИСНОВКИ	59
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	61

ВСТУП

Актуальність теми.

Моторне паливо - один з найбільш ретельно контрольованих продуктів у світі. Споживачі уважно стежать за цінами на паливо, друковані ЗМІ щодня публікують доповіді пов'язані з ціною на моторне паливо. Уряд - через свої відповідні установи також слідкує і регулює індустрію нафтовидобування, нафтопереробки та роздрібного продажу палива.

На перший погляд, моторне паливо, має більшість необхідних характеристик, які роблять ринок близьким до ідеально конкурентоспроможного: він є відносно однорідним, велика кількість споживачів і виробників, інформація про ціни доступна кожному . Але ця інтуїція, безумовно, вводить в оману.

Актуальною проблемою на ринку роздрібного продажу пального є наявність ринкових змов, які призводять до обмеження цінової конкуренції, зростання цін без видимої на це причини, ускладнення входу на ринок, зменшення транзитного потенціалу держави та добробуту населення. Аналіз цієї проблеми та формування заходів протидії монополізації паливної промисловості є дуже важливою складовою економічного розвитку держави.

Паливна індустрія це ринок, у якому залучені дуже великі кошти, тому зміни структури ринку, умови ціноутворення, джерела імпорту та напрями експорту суттєво впливають на економічний розвиток держави, служать інструментами економічного контролю та політичного маніпулювання не тільки всередині держави, а й на міжнародному рівні.

Мета і задачі дослідження.

Основною метою дослідження є перевірка існування ринкових змов на ринку роздрібного продажу моторного палива та визначення впливу ринкових змов на ціноутворення на паливо в Україні. Задачами дослідження є:

- Визначити основні проблеми ринку нафтовидобування, нафтопереробки та роздрібного продажу палива та сформулювати пропозиції по зменшенню цих проблем.
- Визначити найбільш впливові фактори ціноутворення, проаналізувати ціни на різні види палива за останні роки та навести приклади факторів, що вплинули на ціноутворення у певний момент часу.

Об'єкт і предмет дослідження.

Об'єктом дослідження є ціноутворення на бензинове паливо для кінцевого споживача на прикладі цін встановлених мережами автозаправних станцій.

Предметом дослідження є ціни на бензин А-95 протягом 2016-2020рр.

Методи дослідження.

Методами дослідження є:

- наукове абстрагування, для визначення основних факторів ціноутворення та виокремлення найважливіших проблем на ринку палива в Україні
- дедукція, для ідентифікації взаємозв'язку між законами ринків товарів та їх підтвердження на практиці
- статистичний аналіз, для порівняння даних у динаміці
- економетричний аналіз, для визначення ступеню взаємозв'язку між даними у динаміці.

РОЗДІЛ 1

ЕКОНОМІЧНІ ТЕОРІЇ І МОДЕЛІ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА РОЗДРІБНИХ РИНКАХ

1.1. Економічні моделі ціноутворення

Метою майже всіх бізнесів є отримання прибутку, прибуток регулюється, встановлюється та контролюється за допомогою методів ціноутворення, прийнятих бізнесом.

При встановленні ціни товару чи послуги слід враховувати такі фактори:

- Вид товару / послуги.
- Ціна аналогічного товару / послуги на ринку.
- Цільова аудиторія, тобто характеристики потенційного клієнта.
- Виробничі витрати, а саме: вартість робочої сили, вартість сировини, вартість устаткування, вартість інвентарю, вартість перевезень тощо.
- Зовнішні фактори, такі як економічна ситуація, урядова політика, законодавчі норми тощо.

Нижче перераховані найбільш поширені цілі ціноутворення на основі статті інформаційного агентства Business Jargons:

- “Виживання: Встановлення оптимальної, конкурентної ціни на товар чи послугу, щоб існувати на ринку на рівні з іншими гравцями це важлива ціль ціноутворення. Особливо ця проблема є важливою коли відносно новий товар виходить на ринок і маркетологи не знають як позиціонувати свій товар і як на нього відреагують клієнти. Виживання зазвичай є короткостроковою метою, як тільки компанія стає конкурентом компаній, що надають аналогічні послуги, вона повинна прагнути до отримання додаткового прибутку.

- Максимізація поточного прибутку: Багато компаній намагаються максимізувати свій поточний прибуток, оцінюючи попит та пропозицію товарів та послуг на ринку. Ціноутворення проводиться на основі попиту на товар, його заміників та товарів-комплементів. Найкращими прикладами є сезонне коливання попиту і пропозиції, яке призводить до зміни цін у певний період дня, тижня, місяця, року в залежності від періоду сезонності.

- Збільшення частки ринку: нижчі ціни ніж у конкурентів, продукти, яких надають таку ж саму цінність призводять до збільшення частки ринку у більшості випадків. Зниження ціни застосовують для розширення клієнтської бази та заробітку на масштабі. Збільшення обсягу продажу призводить до зниження витрат на виробництво в перерахунку на одиницю товару. Нові споживачі, які появились завдяки цій стратегії розширюють клієнтську базу за рахунок сарафанного радіо та призводять до розширення товарного ряду. Зниження ціни для збільшення частки ринку ефективно в умовах великої конкуренції та коли достатня еластичність попиту за ціною

Цю стратегію використовують зазвичай для товарів широкого вжитку.

- «Скімінг» ринку. Це стратегія ціноутворення за якої встановлюється максимально висока ціна на інноваційний товар, який виготовляється за допомогою високих технологій. Таким чином висока ціна служить стимулом для забезпечених клієнтів купити унікальні товари. Також товар правдиво або помилково стає предметом розкоші, попит на який росте або не змінюється при зростанні ціни. Потім ціну знижують щоб захопити масового споживача і водночас виносять на ринок новий продукт, який тепер вважається престижним і унікальним. Яскравим прикладом такого товару є електронні гаджети.

- Лідерство за якістю. Це стратегія ціноутворення на основі того як покупці сприймають якість товару. Товари, які вважаються статусними та якісними можуть мати вищу ціну за конкурентів, тому що покупців не так цікавить ціна, як історія бренду та визнання бренду на ринку. Типовим прикладом таких товарів є розкішні автомобілі.”[1]

Цінова орієнтація базується на моделях які компанії використовують для визначення кінцевих відпускних цін. Компанії сильно відрізняються своїм підходом до цього.

Хоча компанії, які продають послуги індивідуальним кінцевим споживачам, можуть кардинально відрізнятись від компаній, що продають наприклад озброєння для держав , хоча підходи до ціноутворення в Китаї можуть значно відрізнятися від підходів до ціноутворення в Німеччині, дослідження і власний досвід провідних маркетологів свідчать про те, що існує три основних моделі встановлення ціни на товари та послуги, а саме:

- Ціноутворення на основі витрат. В межах цієї моделі на рішення про ціноутворення впливають насамперед дані бухгалтерського обліку з метою отримання певної віддачі від інвестицій або певної націнки на витрати. Типовими прикладами ціноутворення на основі витрат є вартість виробництва плюс націнка, ціноутворення на основі досягнення таргету прибутковості.

Перевагою цього методу є те що дані, необхідні для ціноутворення – легко знайти. Слабкою стороною ціноутворення на основі витрат є те , що ігноруються аспекти, пов'язані з попитом (готовність платити, еластичність цін) та конкуренцією (конкурентоспроможні рівні цін).

- Ціноутворення на основі конкуренції. Цей підхід використовує дані про рівні конкурентоспроможних цін. Використовує дані про очікувані або спостережувані дії фактичних або потенційних конкурентів. Основна перевага цього підходу полягає в тому, що враховується конкурентна ситуація яку кінцевий споживач здатний моніторити. Головним недоліком є те, що аспекти, пов'язані з функцією попиту, знову ігноруються. Також використання бази цін конкурентів як основу встановлення цін може призвести до цінової війни, яка не є вигідною для компаній в цілому. Підходи до ціноутворення на основі конкуренції часто виправдовуються на тій підставі, що ціна є одним з найважливіших закупівельних критеріїв для клієнтів.

- Ціноутворення на основі цінності для покупця. Цей підхід використовує дані про сприйняту покупцем цінність товару як основний фактор для

визначення кінцевої ціни продажу. Цей підхід передбачає аналіз потреб клієнтів, сприйняття клієнтом вартості, еластичності цін та готовності клієнтів платити.

Великим недоліком таких підходів є те, що дані про переваги замовника, готовність платити, еластичність цін та розмір різних сегментів ринку зазвичай важко знайти та інтерпретувати. Крім того, цінові підходи, що базуються на цінності для споживачів, можуть призвести до відносно високих цін, особливо на унікальні товари. Це може здатись оптимальним у короткостроковому періоді але ці підходи до ціноутворення можуть стимулювати вступ нових учасників на ринок або створити безризикову зону для конкурентів, що пропонують подібні товари за нижчими цінами.

На захист третього підходу слід зазначити, що клієнти зазвичай спочатку розпізнають цінність продукту, звикають до певного продукту і просто не хочуть нічого змінювати навіть якщо ціна дещо зростає відносно конкурентів.

Окрім переваг та недоліків моделей ціноутворення є ще один обмежуючий фактор - компанії також відрізняються своїми можливостями реалізувати встановлені ними ціни. Наприклад непослідовні системи знижок можуть бути причиною що подібні клієнти платять по зовсім інших цінах.

Крім того, можливості ведення переговорів, а також рівні авторитету серед торгового персоналу можуть сильно відрізнятись, що дозволяє деяким клієнтам отримати набагато вигідніші умови, ніж іншим. Також для досягнення квоти продажів, торгові партнери можуть обходити системи контролю та укладати угоди за менш прибутковими або взагалі несприятливими умовами, а менеджери з продажу навпаки захищатимуть ціни та маржу, відмовляючи укладати угоди нижче чітко визначених цін. Таким чином, можливості реалізації цін в основному пов'язані зі здатністю компанії перетворювати цілі на результати. Різниця в цінах відображає нездатність компанії дотримуватися корпоративної політики, як внутрішньо по відношенню до торгового персоналу, так і зовні щодо клієнтів та торгівельних партнерів.

Відмінності у можливостях реалізації цін відображають ряд факторів:

- наявність правил ціноутворення, що визначають максимальну

знижку на певний об'єм замовлення;

- ступінь виконання цих правил та вказівок
- навички ведення переговорів торгового персоналу;
- максимальна готовність замовника платити
- наявність чітких цільових цін перед вступом у переговори з замовниками;
- обсяг додаткових безкоштовних послуг які спонукають клієнтів
- укласти угоду
- ефективність системи для моніторингу відхилення цін серед угод укладених торговим персоналом, менеджерами з продажу, дилерами та інших осіб, які взаємодіють з клієнтом та встановлюють ціни

1.2. Стратегії ціноутворення у контексті бізнес-моделі

Встановлення ціни завжди впливає на обсяг продажів та прибуток. Ні для кого не секрет, що ефективна маркетингова стратегія це не встановлення найнижчої ціни на ринку, а постійна адаптація до великої кількості умов, які залежать від бізнес моделі. Рівень цін як мінімум має відповідати цінності, яку продукт чи послуга створює для споживача.

Часто продукти не мають такої цінності для споживача, щоб самі себе забезпечувати попитом при прийнятному для компанії рівні цін. Тому компанії формують стратегії маніпулювання цінністю в очах споживачів. Ці стратегії включають не тільки рекламну кампанію та брендинг, стратегії маніпулювання цінністю також базуються на правильному визначенні ціни товару. Наприклад розглядаючи бізнес компаній, що надають послуги, низька ціна може сформувати уявлення у споживачів, що якість послуг низька. Також може появиться думка, що ця послуга користується низьким попитом і для забезпечення мінімального рівня продажів компанія ставить низьку ціну.

Основною метою діяльності майже всіх компаній є отримання прибутку, а стратегії ціноутворення не тільки допомагають збільшити прибутковість, а й формують підґрунтя для довгострокового процвітання та впізнаваності бренду в

майбутньому. Цінова стратегія також допомагає збільшити або зменшити частку ринку, запобігти конкуренції серед тих гравців, які помилково вважаються конкурентами та побудувати міцні взаємовідносини з клієнтами. Отже формуючи стратегію ціноутворення важливо відштовхуватись від загальної маркетингової стратегії.

Чинники що впливають на вибір маркетингової стратегії:

- Якщо у вас високі порівняно з конкурентами витрати не пов'язані безпосередньо з наданням послуг то конкуренція за ціною може бути для вас проблематичною.
- Стадія розвитку вашого бізнесу. Якщо ваш бізнес щойно появився на ринку і вам потрібно розширити клієнтську базу, то стратегія проникнення буде найбільш ефективною. Натомість у компанії, що існує на ринку довгий час є сенс сформувати з переліку послуг певні набори. Ця стратегія створить враження у клієнта що він не купляє звичну послугу, а стає власником продукту, який створює для нього додаткову емоційну цінність.

Стратегії ціноутворення для компаній що надають послуги:

- Проникнення - застосовується для розширення клієнтської бази, є дуже дієвим способом привернення уваги до нового гравця на ринку. Принципом її є встановлення нижчої ціни ніж у конкурентів з поступовим поверненням ціни до ринкової. Ця стратегія підходить лише тим компаніям у яких немає високих порівняно з конкурентами накладних витрат. Високі накладні витрати пов'язані з недостатньо налагодженими процесами у новій компанії можуть відкинути цю стратегію адже низькі ціни не зможуть забезпечувати прибуток. Це можна виправити якщо ви використовуєте програмне забезпечення для організації та управління своїм бізнесом замість того, щоб наймати помічника чим зменшуєте накладні витрати.
- Пряме ціноутворення. Це примітивний спосіб який полягає у підвищенні ціни та аналізі змін показників. Він допомагає протестувати рівень унікальності вашої послуги, визначити еластичність попиту, впізнаваність

вашого бренду та граничну ціну ваших послуг при якій досягається максимальний рівень чистого прибутку. Ринок послуг відрізняється від ринку товарів тим що часто клієнти здатні платити більшу суму за послугу ніж вона коштує на даний момент.

- Ціноутворення на основі психологічного впливу. Наприклад встановлюючи непарну ціну у 99 грн послуга вважатиметься не такою дорогою як та що коштує рівно 100
- Пакетне ціноутворення. Це стратегія продажу пакетів послуг які сформовані для певних груп споживачів. Формуючи пакети з мінімальним розривом у ціні, клієнт свідомо вибере найдорожчий, тому що на фоні інших пакетів він виглядає найвигіднішим. Також пакети послуг дозволяють одній компанії надати клієнту всі необхідні послуги зразу. Наприклад розглянемо пакети послуг компанії Vodafone: кожен з тарифів включає в себе багато непотрібних послуг як наприклад дзвінки за кордон або смс повідомлення, таким чином кожен пакет виглядає дійсно вигідним, що відбиває бажання шукати альтернативи серед конкурентів. Однак основною точкою диференціації є об'єм інтернет трафіку в кожному з тарифів, коротше кажучи, клієнт вибирає тариф з безлімітним інтернетом, тому що це основний пріоритет більшості клієнтів. Таким чином компанія продає клієнту більше послуг навіть якщо вони йому не потрібні.

Висновки до розділу 1

Отже ціноутворення це комплексний процес, який залежить від багатьох факторів. Вид товару, структура ринку, зовнішні фактори впливають на вибір цілей ціноутворення. Визначення цілей ціноутворення дозволяють правильно розставити пріоритети, зокрема дізнатись чи важливіше максимізувати поточні прибутки чи знизити ціну і за рахунок цього розширити частку ринку. Також важливо позиціонувати свій продукт, відповідно до того, як його сприймають

потенційні клієнти. Наприклад позиціонування товару народного споживання, як предмету розкоші, може призвести до зменшення довіри до бренду.

Ефективне ціноутворення базується на постійній адаптації до ринкових умов, тому важливо вибрати, чи на основі витрат, чи конкуренції, чи на основі цінності для покупця буде здійснюватись ціноутворення. На мою думку зміна базової основи ціноутворення повинна обґрунтовуватись змінами ринкових умов та бути економічно вигідною у майбутньому. Також важливо оцінювати можливість реалізації ціноутворення, часто ринок або перешкоди всередині компанії не дозволяють миттєво змінювати ціну.

Стратегії ціноутворення для ринку послуг дещо відрізняються від стратегій для ринку товарів. Зокрема стратегія пакетного ціноутворення найкраще проявляє свою ефективність на ринку послуг, застосування цієї стратегії на прикладі компанії Vodafone, наведене у другому підрозділі. Не менш важливим фактором формування стратегії ціноутворення є стадія розвитку вашого бізнесу тому, що цілі для компанії, яка тільки вийшла на ринок відрізняються від цілей компанії, що існує на ринку довгі роки.

Підсумовуючи, слід зазначити, що цілі, моделі та стратегії ціноутворення формують теоритичну базу ціноутворення, а реальний процес встановлення ціни залежить окремо від кожного виду товару чи послуги та ринку, на якому вони реалізуються.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА РОЗДРІБНОМУ РИНКУ ПАЛЬНОГО

2.1. Аналіз ринку та маркетингові стратегії мереж автозаправних станцій

Станом на 2018 рік чотири компанії постачають 53% від загальних обсягів продажів в Україні. Найбільшим з них є група «Приват», до якої входять ANP, «Авіас», «Сентоза» та «Юкон». До цієї групи відносять також і «Укрнафту», яка має 537 АЗС. Загальна кількість АЗС в групі становить 1187.

Наступними двома гравцями є ОККО та WOG. Їхні частки на ринку становлять 15% та 14% відповідно. Замикає четвірку лідерів «БРСМ-нафта», яка володіє 6% ринку. Вищесказане можна узагальнити діаграмою на рисунку 2.1.

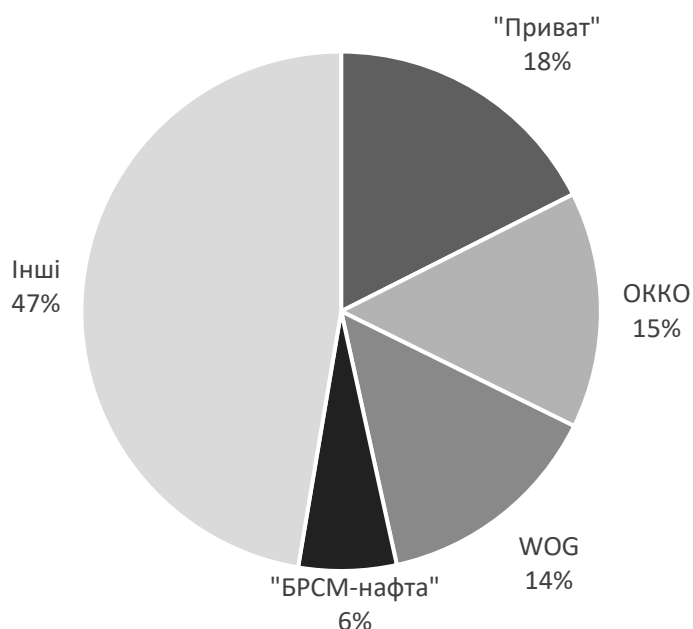


Рис. 2.1. Доли ринку найбільших постачальників автопального в Україні
Джерело: Складено автором на основі даних інформаційного агентства ZN,UA.

Загальновідомою думкою серед експертів в галузі організації паливного бізнесу є те, що вертикальні системи, які включають в себе усі стадії від

видобування до роздрібного продажу є найбільш ефективними, через відсутність затримок на всіх стадіях виробничого процесу, можливість прогнозу цін та фінансова підтримка стадій, що потребують модернізації.

Важливо усвідомити наскільки важливою є інфраструктура точок роздрібного продажу палива для економічного добробуту регіону, АЗС служать своєрідними маяками для платоспроможного населення, яке крім покупки пального користується готельно-ресторанною сферою, магазинами продуктів харчування та одягу регіону чим забезпечує добробут місцевого населення.

Функції, які виконують точки роздрібного продажу палива:

- Взаємозв'язок між виробниками палива та споживачами
- Можливість збирати статистичну інформацію про пріоритети споживачів, середній чек, структуру продажів пального, важливість додаткових послуг на території АЗС
- Забезпечення функціонування логістичних компаній
- Збільшення державної казни за рахунок податкових надходжень від діяльності АЗС
- Створення робочих місць
- Розвиток місцевої інфраструктури

Однак український ринок палива має певні переваги порівняно з європейськими країнами. Наприклад у структурі ціни на вітчизняне паливо лише 35% займають податки, на відміну від 55-60% на європейському ринку. Тим більше акциз на бензин і дизель в Європі значно вищі ніж в Україні. Але якщо враховувати витрати на паливо у структурі доходів громадянина України, то нижчі податки і як наслідок нижчі ціни на пальне в Україні не дозволяють українським автомобілістам відчувати себе у достатку, так як відчувають себе середньостатистичні жителі країн ЄС.

Українці завжди будуть чутливими до зміни цін на моторне паливо, адже ціна майже всіх товарів народного споживання включає логістичні витрати, які на пряму залежать від цін на паливо.

Потрібно розуміти що основною метою діяльності АЗС є отримання прибутку і майже всі компанії поєднують різні джерела отримання прибутку на своїх АЗС. Тобто різниця між оптовою і роздрібною ціною не є не основним показником прибутковості мережі і як наслідок появляються фактори просторової і сервісної конкуренції.

Мережі роздрібного продажу моторного палива розташовують на території АЗС магазини, ресторани, автомийки, станції техобслуговування автомоблів та мотелі. Стратегія сервісної конкуренції є дуже ефективною, тому що кожен потенційний клієнт має перелік потреб який спонукає його вибрати саме ту АЗС де цей перелік буде виконаний найбільш якісно, швидко та дешево. Наприклад клієнт охоче вибере АЗС де за бонусною програмою він зможе отримати знижку на їжу в ресторані чи мийку автомобіля.

Окрім сервісних переваг АЗС користуються просторовими перевагами. Мережі автозаправних станцій користуються такими інструментами просторової конкуренції:

- Розміщення станцій у місцях з високим автомобільним трафіком, поблизу великих автомобільних доріг.
- Розміщення посеред великих міст де попит на паливо дуже високий але вартість облаштування АЗС більша ніж на околицях.

Отже на олігопольному ринку продажу моторного палива використання чистих цінових стратегій є неефективним, лише комбінації з неціновими інструментами маніпулювання можуть призвести до збільшення частки ринку або збільшення прибутку.

На сьогодні в Україні функціонують два НПЗ: Кременчуцький НПЗ (Укртатнафта) (проектна потужність - 18,6 млн. тонн на рік, фактична - близько 7 млн. тонн на рік) та Шебелинський газопереробний завод ("Укргазвидобування", група "Нафтогаз") (проектна потужність - 1 млн. тонн на рік і фактично до 0,6 млн. тонн на рік). У 2018 році нафтопереробні заводи переробляли 2,7 мільйона тонн нафти, приблизно 80 відсотків якої було покрито нафтою українського походження. На жаль, інші українські НПЗ закриті:

Дрогобич (проектна потужність - 3,9 млн. тонн на рік); Надвірна (3,5 млн. тонн на рік); Одеса (3,9 млн. тонн на рік); Херсон (8,7 млн. тонн на рік) та Лисичанськ (24 млн. тонн на рік). Причини закриття різні - від браку інвестиційних витрат, невідповідності виробництва стандартам якості та низької ефективності переробки нафти до прямого впливу російської агресії. Проекти реконструкції НПЗ на заході України закриті і навряд будуть перезапущені. Основна причина це високі інвестиційні витрати на продовження проекту - понад 100 мільйонів євро на кожен).

Підприємства що функціонують сьогодні забезпечують приблизно 42% внутрішнього ринку бензину та 13% ринку дизпалива. Прибутковість нафтопереробних заводів є незначною причому ціна імпортової нафти на 10-15 відсотків нижча ніж ціна на готове пальне, придбане за кордоном. При цьому акциз на виробництво пального в Україні дорівнює акцизу на імпорт готового палива, і індексується відповідно до зміни ціни на долар. Саме тому вартість виробництва пального в Україні залежить від курсу валют і як наслідок ця залежність відображається на роздрібних цінах.

Через невеликі запаси нафти Україне не може стати повністю незалежною від імпорту. Тим не менш, можна спробувати зменшити свою залежність від імпортного палива. Є два шляхи досягнення вищезазначеної мети. По-перше, підвищити рівень використання потужностей НПЗ для задоволення внутрішнього попиту. По-друге, диверсифікувати та забезпечити постачання сирової нафти на НПЗ та захистити ринок місцевих нафтопродуктів.. Усе вищезазначене залежить від політики держави і у випадку комплексного підходу до реалізації проекту вдосконалення імпорту може встановити основні умови для подальшого розвитку нафтопереробної галузі в Україні.

На рисунку 2.2. зображена діаграма обсягів видобутку нафти, складена на основі даних Міністерства енергетики та захисту довкілля України. [30] На діаграмі видно, що протягом останніх років обсяги видобутку нафти на території України скорочуються. Це призводить до збільшення залежності вітчизняного ринку від імпортової нафти та готового палива.

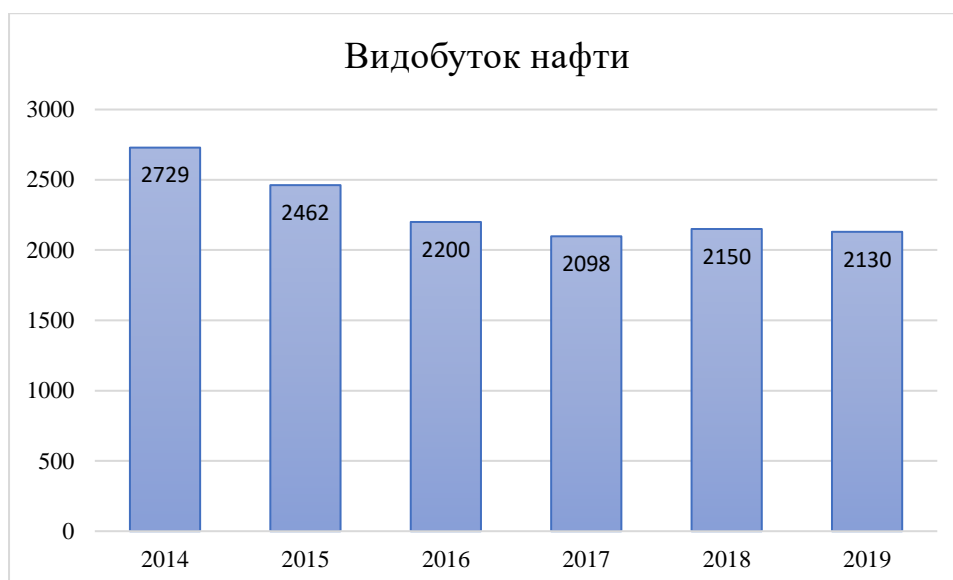


Рис. 2.2. Видобуток нафти у тисячах тонн на території України за 2014-2019 рр.

Джерело: складено автором на основі даних Міністерства енергетики та захисту довкілля України

Критичну залежність України від імпортного палива легко пояснити. Колись потужний український сектор нафтопереробки почав потерпати від фінансової кризи. Наразі працює лише два із шести існуючих НПЗ. Протягом багатьох років усі нафтопереробні компанії страждали від недоінвестування, на них не проводилась модернізація виробничих потужностей, тому компанії не могли виробляти пальне в необхідній кількості. Тому імпорт став єдиним варіантом задоволення внутрішнього попиту.

Посилаючись на статтю європейського інформаційного агентства Energypost.eu нижче буде описано історію формування паливних взаємовідносин між Росією і Україною у найбільш цікавий і переломний період.

“Після “Революції Гідності” Україна розпочала масштабну реформу у паливно-енергетичному комплексі, але ситуація в паливному секторі змінилась дуже мало. Країні вдалося стримувати незаконний імпорт пального та витіснити з ринку деякі фірми, які займалися незаконним імпортом і були пов'язані з попередньою політичною елітою.

Однак основна проблема сектору - неефективне управління державними нафтопереробними компаніями залишалась невирішеною. Внаслідок цього спад нафтопереробної індустрії продовжується і українські НПЗ наврядчи зможуть модернізувати свої виробничі потужності в найближчі роки.

У першому десятилітті 21-го століття імпорту дизельного палива з Росії був приблизно на рівні 10% від усього імпорту дизелю, бензину з Росії імпортувалось в декілька разів менше ніж дизелю. Але протягом останніх років імпорту російського дизельного палива значно збільшився.

У 2015 році російські компанії продали 1,75 мільйона тонн нафтопродуктів в Україні, в тому числі 1,2 мільйона тонн дизельного палива. Загальне споживання палива в Україні становить близько 7,5-8 мільйонів тонн щорічно, 70-80% від споживання палива складає дизель.

Навесні 2016 року в Україні відбулася дискусія на тему заборони імпорту російського палива. Цей варіант був відхилений через ризик зростання цін на паливо на українському ринку, неофіційною причиною була участь урядовців України, що отримували кошти від імпорту палива з Росії. Як результат, російські виробники повернулися на український ринок у 2016 році, продавши 1,2 мільйона тонн дизельного палива та 0,1 мільйона тонн бензину. Таким чином, паливо з Росії становило 16% частки в загальних продажах пального.

Частка російського палива почала зростати внаслідок повторної активації нафтопроводу із щорічною транспортною потужністю 3,5 млн тонн, який бере свій початок у Росії і пролягає через Білорусь в Україну.

Після розпаду СРСР право власності на нафтопровід, яким керувала компанія під назвою "ПрикарпатЗападТранс", було предметом тривалої суперечки між Україною та російською державною монополією на газопровід "Транснефть". У 2011 році український суд передав право власності на цей трубопровід Україні.

Несподівано рішення було скасовано іншим українським судом, що призвело до передачі права власності на нафтопровід компанії "Транснефть". У серпні 2015 року російська компанія продала трубопровід Швейцарським міжнародним торговим партнерам AG, а в грудні 2015 року Український антимонопольний комітет схвалив цю угоду.

Незрозуміло, чому під час тривалої російсько-української війни уряд у Києві дозволив Росії взяти під контроль цей фрагмент стратегічної транспортної

інфраструктури, а потім продати його компанії зі Швейцарії. Крім того, згідно з інформацією українських ЗМІ, International Trading Partners AG, швидше за все, контролюється Віктором Медведчуком, українським політиком, який є важливим лобістом російських інтересів в Україні.

З моменту його запуску в червні 2016 року цей маршрут використовувався для постачання в Україну до 180 000 тонн дизельного палива щомісяця. Новим оператором нафтопроводу є компанія Proton Energy Group SA, яка постачає на український ринок російський дизель, який виробляє Роснефть. Постачання дизельного палива нафтопроводом коштує на 20–25 доларів США менше за тону в порівнянні з постачанням залізницею.

Через шість років після “Революції Гідності” з її закликами до глибоких структурних реформ, Київ все ще не проводить політики, спрямованої на стимулювання модернізації та розвитку власної нафтопереробної галузі. Перешкоди ті ж самі: відсутність ефективної державної стратегії, величезний рівень корупції, участь частини урядової еліти та правоохоронних органів у різних видах корупційних схем. Рішення відмовитись від стратегічно важливого нафтопроводу з Росії важко прийняти. Особливо зважаючи на те, що це найдешевший і найшвидший спосіб постачання дизельного палива на український ринок.

Як результат, триває занепад українського нафтового сектору. Це не впливає на доступність палива на українських АЗС та на не впливає на корпоративних клієнтів. Але призводить до підтримування економічних зв'язків з агресором. За останні десятиліття в Україні склався конкурентний ринок палива, але цей ринок критично залежить від імпортних нафтопродуктів, головним чином із сусідніх країн, включаючи зростаючу залежність від російського дизельного палива.” [13]

Наступним важливим і найбільш актуальним чинником впливу на ринок моторного палива в Україні є наслідки карантину спричиненого коронавірусною пандемією. Посилаючись на інформаційне агентство Kyivpost, нижче наведений опис подій на міжнародному ринку нафти та нафтопродуктів та яким чином ці

події впливають на український ринок нафтопереробки та роздрібного продажу моторного палива.

Ціни на акції нафтовидобувних та нафтопереробних компаній Росії різко впали, коли спалах коронавірусу та погіршення економічних взаємозв'язків у сфері торгівлі нафтою між Саудівською Аравією та Росією стали вагомими підставами для світової рецесії. Обвал акцій російських нафтових компаній перевищив -10%, і це спричинило падіння ціни на російську нафту до 34 доларів за барель, ця ціна є найнижчою за два десятиліття. Україна на сьогодні значною мірою покладається на імпорт нафти, зокрема з Росії.

Падіння ціни на нафту послабило російську економіку за ніч, оскільки різко знизила вартість її найвигіднішого експорту. Це надало українським споживачам та бізнесу доступ до дешевого палива. Однак карантин економічна рецесія негативно вплинули на економіку США та Європи, що в найближчому майбутньому негативно повпливає на Україну та інші країни, що розвиваються. Експерти попереджають про ослаблення довіри інвесторів до проектів паливно-енергетичного комплексу України.

Ринки впали до найнижчих показників за декілька десятиліть але долар та євро почали відновлюватис з початком торгових сесій у середині березня. Український інвестиційний банк Dragon Capital заявив, що іноземні інвестори продають з українські державні облігації за низькими цінами. Зарубіжні хедж-фонди, переважно в Нью-Йорку та Лондоні, за минулий рік придбали близько 5 мільярдів доларів державних облігацій України. Інвестиційний банк Morgan Stanley порадив своїм клієнтам продавати українські облігації та інвестувати кошти в Єгипет, через, стійкий до світової рецесії, єгипетський фунт.

Дешевша нафта може означати здешевлення енергоносіїв та бензину для українців, однак експерти попереджають, що в перспективі український експорт може постраждати, порушуючи лінії постачання. Також ціни на вітчизняне продовольство та метали впадуть на міжнародному ринку, що призведе до негативних наслідків для економіки. Експерти попередили, що проблеми, завдані великим американським нафтовидобувним і нафтопереробним компаніям,

вплинуть на світовий ринок. Якщо нафтові компанії накопичать борги та на довгий період стануть збитковими, їм може знадобитися реструктуризація, звільнення працівників та зменшення масштабування бізнесу. В даний час Україна намагається залучити інвесторів для видобутку та переробки вуглеводнів і неодноразово зверталася до США.

Побоювання зростають через відсутність прогресу в переговорах з Міжнародним валютним фондом. Як повідомляє Kyiv Post, Concorde Capital опублікував звіт 6 березня, в якому його банківські експерти заявили, що не бачать можливості отримати транш фінансування МВФ до 2020 року. Concorde Capital не вважає, що сьогоднішній український уряд зможе кардинально зменшити корумпованість економіки. Concorde Capital заявляє, що замість необхідних структурних реформ в Україні і надалі буде спостерігатись популістська політика.

Світовий економічний спад може ускладнити залучення фінансування для обслуговування українського боргу. Загальна сума виплат за боргом України в іноземній валюті наближається до 9 мільярдів доларів. Без рефінансування більшої частини, борг і надалі буде зростати.

Однак провідне рейтингове агентство Fitch Ratings підтвердило позитивну перспективу для України, незважаючи на останні проблеми. Агентство також вважає, що Україні вдасться досягти угоди з МВФ у першій половині 2020 року.

Національний банк України заявив, що економічна ситуація знаходиться під контролем, і що в Україні не почнеться фінансова криза. Центральний банк заявив, що поширення коронавірусу нейтрально вплинуло на економіку країни у лютому-березні 2020 року. Невелике зниження цін на деякі українські експортні товари було компенсовано подальшим збільшенням обсягу поставок за кордон. Ціни на імпорт падають навіть швидше, ніж експортні ціни, особливо на енергоносії, що призводить до зниження вартості імпорту.

Дуже важливим питанням, яке необхідно розглянути є доцільність довгострокового планування розвитку мереж автозаправних станцій. Адже нафта є обмеженим ресурсом, який стане надто дорогим у майбутньому через

скорочення пропозиції та необхідність виробництва незамінних нафтопродуктів, як наприклад пластмаси. Саме тому необхідно розглянути, альтернативні способи створення механічної енергії що рухає автомобілі. Наявність кращого рішення, ніж нафтопереробка та роздрібний продаж дизельного та бензинового палива, поставить під сумнів майбутнє автозаправних станцій в Україні та у всьому світі.

Найбільш ймовірним альтернативним варіантом є розвиток ринку електромобілів, які значно знизять попит на дизельне і бензинове паливо у найближчих 10-15 років на території України.

Коли електромобілі вперше з'явилися, вони представляли собою спосіб уникнення залежності від викопних видів палива та переходу до екологічно чистого методу забезпечення транспортування людей та вантажів. Високі ціни на електромобілі та низькі показники роботи акумулятора не спонукають автомобілістів відмовитись від авто з двигунами внутрішнього згоряння та придбати електромобіль, проте виникає питання: чи зможуть в майбутньому електричні автомобілі настільки замінити авто з двигунами, щоб АЗС відмовились від роздрібного продажу моторного палива.

Електромобілі постійно вдосконалюються, але все ще відстають від авто на двигунах внутрішнього згоряння за основними характеристиками, що впливають на вибір споживачів, зокрема високі виробничі витрати пояснюють те, чому продаж електромобілів зупинився, коли вони були вперше пре на ринок. З часом витрати виробництва знижуються, але станом на 2020 рік найпопулярніші моделі електромобілів коштують дорого для Українського ринку. Вартість обслуговування електромобіля, як правило, менша, оскільки вони не потребують дорогого бензинового і дизельного палива та заміни масла.

Однак дизельне і бензинове паливо надзвичайно енергоефективні. Винахідники двигуна внутрішнього згоряння дослідили, що нафта утримує у собі велику кількість енергії, оскільки 84% обсягу сирової нафти може спалюватися і перетворюватися на енергію.

Інженери шукали інші методи забезпечення руху автомобілів. Наприклад зараз існують автомобілі на водневих паливних елементах, але створення водневих паливних елементів забирає стільки ж енергії, скільки й видає, тому за межами таких районів, як Ісландія з нескінченним джерелом підземної теплової енергії, водневе паливо не практичне і не є економічно вигідним.

Науковці також експериментували з паливом на рослинній основі, наприклад, етанол на основі кукурудзи, який є основним компонентом палива E85, та біодизель на основі олії та жиру, використовуються в деяких системах громадського транспорту. Ці види палива є економічно вигідними в Бразилії, де вирощується велика кількість цукрової тростини, щоб забезпечити відносно низьку вартість виробництва біопалива за рахунок великих обсягів та наявності сировини. В Україні виробництво біопалива не є економічно вигідним.

Природний газ та пропан вважається економічно вигідними видами палива на території України, але подібно до бензину, який потрібно рано чи пізно замінити, це вуглецеве викопне паливо - обмежений ресурс у світі, який у майбутньому стане дефіцитним.

Електромобілі є найбільш економічно вигідними та перспективними заміниками автомобілів на дизелі і бензині. По-перше, вартість електроенергії є конкурентоспроможною. По-друге, майже у кожного автомобіліста є можливість підзарядити автомобіль вночі. Також розвинута мережа ліній електропередач дозволяє встановити пункти швидкої підзарядки авто по всьому світу. Електромобілі найчастіше купують у США та Європі, і їх популярність зростає.

Але існує ряд перешкод, що сповільнюють експоненційний ріст кількості електромобілів у світі:

- Ціна це основна перешкода для заміни автомобілів на двигунах внутрішнього згоряння. Електромобілі які можна вважати конкурентами автомобілів на звичних двигунах, повинні мати відносно високу ємність акумулятора, щоб проїжджати мінімум 300 кілометрів на одному заряді. Такі електромобілі представила на ринку компанія Tesla. Ціна на

електромобілі Tesla відповідають цінам на преміальні автомобілі на звичних двигунах. Тому лише власники преміальних авто можуть бути розглянуті, як потенційні першопрохідці розвитку індустрії електромобілів в Україні. Однак власники преміальних авто масово не віддають перевагу електромобілям Tesla через низький показник ціна/якість. Також заможних автомобілістів стримує той факт, що мережа пунктів обслуговування електромобілів недостатньо розвинута, запчастини є дефіцитними, а втрати на перепродажі електромобіля надто високі.

- Термін служби акумулятора. Серйозною перешкодою для покупки електромобіля для багатьох людей є термін служби акумулятора. Хоча Tesla Motors достатньо успішно вирішила цю проблему, більшість електромобілів все ще втрачають третину ємності акумулятора за 3-4 роки експлуатації.

Однак у 2019 році компанія Tesla представила електромобіль, який у вживаному стані коштує приблизно 25000 доларів на території України і відповідає умові мінімальної дальності ходу на одному заряді акумулятора. Також більш досвідчені автомобілебудівні компанії представляють свої варіанти електромобілів, у яких співвідношення ціна/якість набагато краще, ніж у електромобілів компанії Tesla.

Отже електромобілі стануть заміниками автомобілям з двигунами внутрішнього згорання на ринку України тоді, коли:

- Будуть представлені моделі за доступними для середнього класу населення цінами
- Моделі матимуть конкурентний показник ціна/якість
- Урядова політика стимулюватиме розвиток ринку електромобілів низькими податками
- Інфраструктура станцій швидкої зарядки та станцій технічного обслуговування буде достатньо розвинена для уникнення дискомфорту серед власників електромобілів.

- Відмова від автомобілю з двигуном внутрішнього згорання, задля придбання електромобіля – стане економічно вигідним рішенням.

2.2. Статистичне дослідження динаміки цін на паливо

Ціни на паливо впливають не тільки на можливість споживача заправляти власне авто, а й певною мірою на всю економіку держави. Наприклад, існує пряма кореляція вартості бензину чи авіаційного палива з вартістю перевезення вантажів та людей. Падіння цін на паливо означає зниження транспортних витрат, зростання транзитного потенціалу держави і як наслідок стрімкий розвиток мережі транспортних магістралей та інфраструктури навколо автомобільних доріг.

На індивідуальному рівні більш високі ціни на паливо означають, що кожен з нас платить більше за кілометр шляху, залишаючи менше коштів на інші товари та послуги. Оскільки економіка України дуже сильно постраждала від інфляції національної валюти, знаходиться у стані війни, втратила стратегічно важливі регіони, а державні кошти постійно привласнюються корумпованими чиновниками, збільшення ціни на паливо, які і на інші продукти споживчого кошика дуже серйозно впливають на добробут громадян. Саме тому аналіз цін на моторне паливо є необхідним для моніторингу та управління економікою України.

На рисунку 2.3 зображені графіки цін на бензини А95преміум, А95, А92, дизельне паливо та газ. На графіку видно, що максимальні ціни на паливо за спостережуваний період були у 3 кварталі 2018 року. Це пов'язано з девальвацією гривні, зростанням цін на нафту та особливостями нарахування акцизного податку в Україні. Особливістю є те, що в Україні імпорт пального та нафти розмитнюється за ціною в доларах, прописаною у контракті, тоді ціна перемножується на курс євро, встановлений національним банком і після цього на кінцеву ціну у євро нараховується ПДВ. Внаслідок усіх вищезазначених

особливостей ціна ціни на пальне зросли до критичних для економіки України показників.

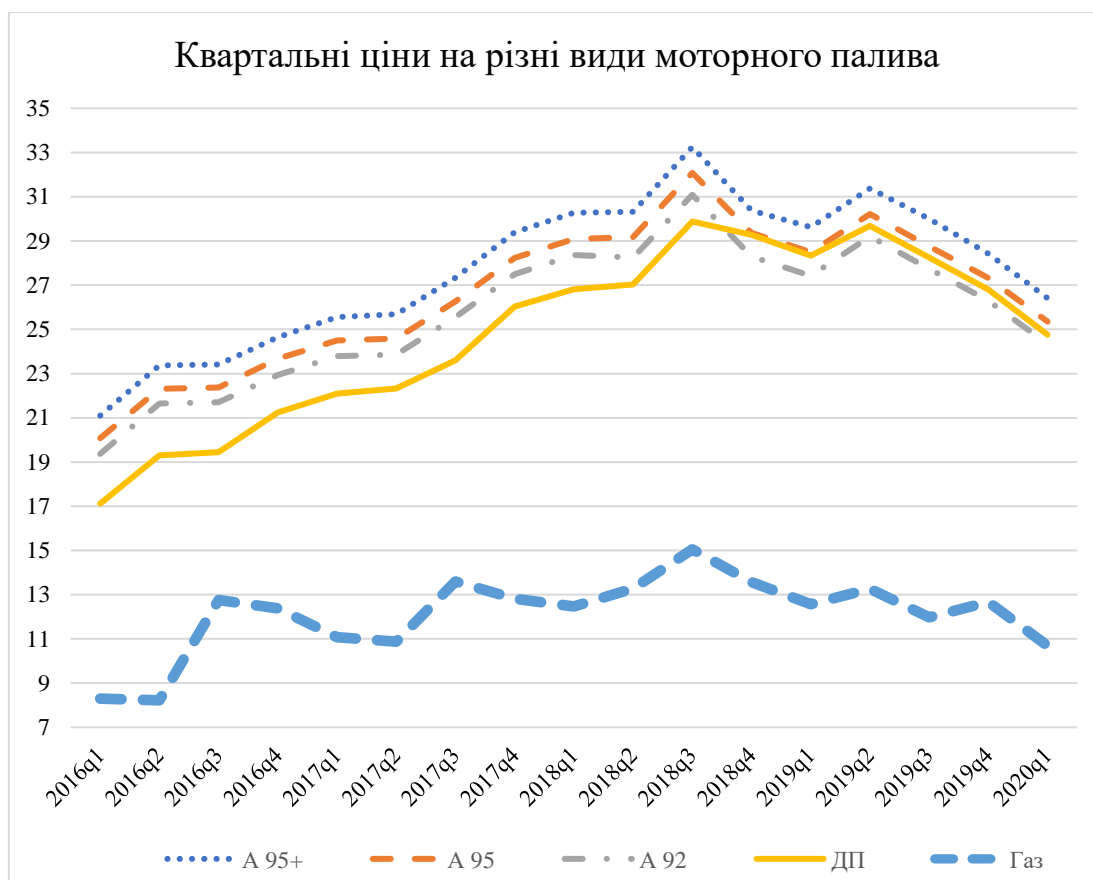


Рис. 2.3. Квартальні ціни на паливо за 2016-2020 рр.

Джерело: Складено автором на основі даних Міністерства фінансів України.

Однак вже у першому кварталі 2019 року ціни почали стрімко падати. Це пояснюється ревальвацією національної валюти, діями з боку Антимонопольного комітету України заради уникнення штучного підтримування ціни на високому рівні. Слід зазначити, що в цей критичний період прибутковість компанії з роздрібного продажу бензину зросла з 8% до 20%, це підтверджує той факт, що ринкові змови надто розповсюджені на ринку продажу пального в Україні. Окрім цього ціни на нафту зменшились.

Ціни на автомобільний газ також зростали до 3 кварталу 2018 року, але темп зростання і як наслідок темп падіння цін був не таким стрімким у порівнянні з бензинами та дизельним паливом. Також на ринку продажу автомобільного газу чітко прослідковується річна сезонність зміни цін. У третьому кварталі кожного зі спостережуваних років ціна на газ найвища, це пояснюється тим, що зростання попиту на зріджений газ спричиняє зростання

ціни, а зимовий період характеризується низьким попитом на газ, який максимально зростає до літа.

Купівельна спроможність споживачів, як один з основних показників ефективності ціноутворення залежить не тільки від цін на паливо, а й від інших мікро та макроекономічних показників. Одним з найважливіших є індекс споживчих цін, або індекс інфляції.

Індекс інфляції тісно пов'язаний з цінами на нафту. Індекс інфляції повинен враховуватись при аналізі зміни цін на паливо тому, що ціни на паливо прямо залежать від цін на нафту. Причина, по якій ціни на нафту та інфляція пов'язані, полягає в тому, що нафта є однією з основних сировин виробництва товарів усієї держави. Наприклад, якщо ціна на нафту зростає, то вартість виготовлення пластику буде вищою і компанія по виробництву пластмас передасть частину або всю цю вартість споживачеві. Це підвищує ціни та збільшує інфляцію.



Рис. 2.4. Індекс інфляції гривні зростаючим підсумком у відсотках
Джерело: Складено на основі даних Міністерства Фінансів України.

На рисунку 2.4 зображений індекс інфляції гривні зростаючим підсумком, для наочності за точку відліку взятий 2010 рік. З 2013 року інфляція стрімко

зростала, це пояснюється анексією Криму, розгортанням антитерористичної операції на сході України, зниженням економічної активності стратегічно важливих Луганської та Донецької областей тощо. Темпи інфляції сповільнились аж у 2019 році, що спричинило знецінення національної валюти майже у 3 рази, та серйозно впливає на купівельну спроможність споживачів. Важливо зазначити, що зменшення цін на паливо після 3 кварталу 2018 року супроводжувалось лише зменшенням темпів інфляції і жодним чином не призвело до дефляції. Отже здешевлення пального на вітчизняному ринку після 3 кварталу 2018 року не призвело до різкого зростання купівельної спроможності споживачів.

Таблиця 2.1

Квартальний приріст цін на паливо у відсотках

	A 95+	A 96	A 93	ДП	Газ
2016q1	-	-	-	-	-
2016q2	10,76	11,16	11,77	12,73	-0,84
2016q3	0,17	0,22	0,23	0,78	55,11
2016q4	5,25	5,81	5,71	9,2	-2,9
2017q1	3,69	3,51	3,71	4	-10,5
2017q2	0,51	0,37	0,29	1,09	-1,9
2017q3	6,46	6,83	7,12	5,69	25,11
2017q4	7,5	7,5	7,59	10,3	-5,81
2018q1	2,99	3,01	3,16	3,03	-2,65
2018q2	0,17	0,31	-0,42	0,82	6,5
2018q3	9,66	9,94	10,05	10,5	13,33
2018q4	-8,63	-8,45	-9,01	-2,01	-9,83
2019q1	-2,47	-3	-3,08	-3,24	-7,37
2019q2	5,87	6,07	6,53	4,8	5,49
2019q3	-4,37	-4,83	-5,03	-4,85	-9,73
2019q4	-5,27	-5,01	-5,23	-5,13	5,85
2020q1	-7,07	-7,21	-7,42	-7,61	-15,71
Average	1,58	1,64	1,62	2,51	2,76

Джерело: Складено автором на основі даних Міністерства фінансів України

Проаналізувавши середній розмір квартального приросту цін на різні види моторного палива, що зображений на таблиці 2.1, можна зробити висновок, що в проміжку між 2016 і 2020 роком ціни на дорожчі види палива зростали менше, ніж на дешевші. Таким чином середній приріст на бензини коливається у районі

1,6% , ціна на дизельне паливо в середньому зростала на 2,51%, а ціна на газ – на 2,76%.

Причини більш стрімкого зростання цін на дизель та газ у порівнянні з бензином:

- Зростання попиту на легкові автомобілі на дизельному паливі
- Зростання попиту на встановлення газобалонного обладнання на автомобілі
- Розвиток сільського господарства та збільшення кількості сільськогосподарської техніки, яка працює на дизельному паливі
- Зростання попиту на більш дороге зимове дизельне паливо
- Збільшення об'ємів вантажоперевезень в межах держави. Вантажні автомобілі також працюють на дизельному паливі

Слід зазначити, що попит на дизельне паливо є нееластичним, тому зміна цін на дизель призводить до відносно меншої зміни попиту на паливо ніж зміна цін на бензин впливає на попит на бензин. Цією закономірністю користуються компанії з роздрібного продажу палива та сміливо збільшують націнку на дизель, знаючи що це точно призведе до збільшення прибутків.

2.3. Алгоритми ціноутворення на паливо: фактори, що визначають ціни, стратегії впливу на рішення споживачів та цінова дискримінація, ринкові змови

Судячи зі статистики наведеної вище більша частина пального в Україні імпортується. Оскільки поставки імпортного пального оплачуються у валюті, роздрібна ціна чутлива до зміни курсу гривні. Акцизний податок на імпорт бензину з октановим числом А95 становить 0.21 євро на 1 літр пального. Наприклад у середині серпня 2018 року закупівельна ціна на нафту зросла на 15% а ціна на євро і долар зросла приблизно на 7% (це приблизно 2 грн). Ця ситуація стала матеріалом для дослідження у якому було виявлено що:

- зростання закупівельних цін на нафту на 1% призводить до зростання роздрібною ціни на бензин на 0.1 грн/л

- Підвищення курсу іноземних валют на 1 грн призводить до зростання роздрібних цін на бензин на 0.7-0.8 грн.

Для того щоб зрозуміти з чого складається ціна на моторне паливо потрібно переглянути весь процес виробництва. Насамперед проводиться геологічне дослідження потенційних родовищ нафти, буріння і облаштування нафтових насосів. Сира нафта транспортується на нафтопереробні заводи де переробляється на моторне паливо та побічні продукти. Моторне паливо транспортується до місця зберігання де продається оптовим і роздрібним продавцям.

Роздрібний продаж моторного палива не вимагає об'ємних дуже ризикових інвестицій, як наприклад пошук потенційних родовищ і буріння свердловин всліпу. Саме тому на ринку роздрібного продажу моторного палива дуже багато гравців.

На перший погляд основним визначником роздрібною ціни на моторне паливо є ціна на нафту, але детальний аналіз ринку, зокрема українського, свідчить про наявність інших факторів. Важливою характеристикою українського ринку моторного палива є те що вітчизняний ринок є відображенням світового з певною затримкою. На прикладі це ілюстровано адаптацією до світових цін на нафту.

Не менш важливими визначниками ціни на моторне паливо є :

- Ємність ринку
- Сезонний попит на пальне
- Законодавчі зміни
- Оподаткування імпорту
- Курс американського долара

Ринок моторного палива є олігопольним, в теорії його характеризує незалежне ціноутворення, але насправді ситуація дещо відрізняється.

Насамперед окремі автозаправні станції є місцями збуту великих компаній що займаються переробкою нафти, тому стратегії ціноутворення та маркетингова політика часто однакові у певних мереж АЗС. Цей факт протирічить моделям

цінової конкуренції де ціни встановлюються незалежно усіма учасниками ринку. Відсутність незалежного ціноутворення негативно впливає на кінцевого споживача, адже мережі АЗС які знаходяться у співдружності можуть одночасно піднімати ціну не втрачаючи частки ринку. Основними умовами, які дозволяють збільшувати ціну, не втрачаючи частки ринку - є наявність на певній території АЗС інших співдружностей та відстань до АЗС конкуруючих співдружностей.

На територіях де зберігаються олігополістичні закони завдяки умовам переліченим у попередньому реченні наслідки зміни цін будуть іншими. Наприклад якщо одна мережа зменшує ціну то конкуруючі мережі також знизять ціну, щоб не втратити частку ринку. А якщо одна з мереж збільшить ціну на моторне паливо то інші мережі не збільшуватимуть, якщо цього не вимагають досягнення певних КРІ, економічна ситуація та зміни структури ринку.

На ринку моторного палива зниження цін призводить до зниження доходу усіх гравців. Це може бути вигідно тільки якщо на ринку появились конкуренти з високими витратами і низькі ціни просто зроблять їх збитковими, але цей ефект буде тимчасовим і рідко коли призведе до витіснення з ринку нових гравців.

Через невизначеність дій на олігопольному ринку, компанії часто проводять наступні дії:

- Скорочення обсягів продажу
- Ліквідації компанії
- Координація дій
- Ринкова змова

Ринкова змова - домовленість між окремими гравцями на ринку про рівень цін, обсяг продажів, маркетингову стратегію

Фактори непрямого впливу на ціноутворення:

- Нелегальне розповсюдження пального. Нелегальні продавці реалізують паливо на 6-7 грн дешевше ніж легальні АЗС завдяки уникненню оподаткування та витрат на розвиток мережі. Станом на кінець 2018 року налічується приблизно 1500 нелегальних продавців палива. Ринок незаконного продажу займає 15-18% продажу дизельного палива та від 30 до

50 відсотків продажу зрідженого газу для автомобілів з газобалонним обладнанням. Нелегальні продавці також значно швидше адаптуються до мінливих ринкових умов, для збільшення обсягів продажу їм не потрібно знижувати вже і так низьку ціну.

- Контрабандне ввезення пального. Особливості оподаткування авіаційного пального дозволяють доставляти дизпаливо змішане з авіаційним паливом. За 8 останніх місяців 2018 року приблизно 160000 тонн авіаційного палива, ввезеного на територію України, не було відправлено в аеропорти. Податкова служба активно ігнорує ці порушення, які в основному відбуваються у Миколаївському морському порту. Також дизельне паливо часто імпортують під виглядом мазуту, ставка оподаткування на який у 7 разів нижча за ставку оподаткування на дизельне паливо.

Немає сумніву що кожна з цих схем представлена у ЗМІ у вигідному для всіх сторін контексті, тому достовірність інформації про непрямі чинники ціноутворення на паливо може бути низькою.

З 2018 року в Україну дозволено імпортувати і продавати бензин з маркуванням Євро-5. Бензин цього екологічного стандарту є дорожчим але більш екологічним. До порівняння у 2017 році коли пальне марки Євро-4 не було заборонене, його продажі складала третину від загального продажу бензину.

Однак, незважаючи на заборону продажу застарілого палива, починаючи з 2018 року були виявлені випадки продажу бензину А-80 стандарту Євро-4. Мережа автозаправних станцій катрал, продавала застарілий бензин у роздріб, а ТОВ «Торум» застосовувало схему продажу бензину А80 Євро-4 Міністерству оборони України. За даними системи публічних електронних закупівель Prozorro на 2018 рік виявлено 13 договорів про купівлю бензину з октановим числом А80, не виключено що на сьогодні ринок низькоякісного пального не процвітає серед нелегальних продавців та схем розкрадання державних коштів. За даними системи електронних закупівель 627 тис. грн. було залучено у схемах закупівлі низькоякісного бензину. Також розповсюджені випадки коли бензин закуповується за дуже низькими цінами, так наприклад департамент

Агропромрозвитку Чернігівської облдержадміністрації закупив бензин А-95 за ціною 18грн/літр.

Хоча автомобільний газ не можна вважати заміником бензину тому, що обов'язковою умовою для належності газу до товару замінику бензину є зростання попиту на газ автомобільний при зростанні ціни на бензин. На перший погляд ця умова може виконуватись, але слід зазначити, що автомобіліст, побачивши різке зростання цін на бензин, не зможе заправити автомобіль газом тому, що для цього необхідна установка газобалонного обладнання. Однак, якщо розглянути довший період часу, постійне зростання цін на бензин може призвести до збільшення попиту на установку газобалонного обладнання та як наслідок збільшення попиту на газ автомобільний. Саме тому слід розглянути ринок автомобільного газу України. Аналіз ринку автомобільного газу складено за статтею інформаційного агентства Kosatka Media.

За рівнем споживання скрапленого газу в транспортній галузі Україна є безперечним лідером у світі. Наприкінці 2019 року частка газу в загальному обсязі продажу моторного палива, що споживається в нашій країні, становила майже 25%, що вдвічі і більше, ніж рівень Туреччини (12%) та Південної Кореї (трохи менше 10%). Зріджений газ (LPG) має ряд переваг та недоліків порівняно з бензином.

Загалом, з усіх точок зору, споживчої, екологічної та з точки зору державної енергетичної безпеки, переваги автогазу можна звести до двох: використання газу є набагато екологічнішим, ніж бензин і головним чином, в українських реаліях за останні шість років роздрібна торгівля газом, вдвічі дешевша, ніж торгівля бензином. Це головна перевага, яка визначає популярність газу і є потужним фінансовим стимулом для власників бензинових автомобілів встановити ГБО на свій автомобіль.

Як працює міжнародна оптова торгівля паливом в Україні? Український ринок нафти, нафтопродуктів та скрапленого нафтового газу глибоко інтегрується в міжнародні ринки за принципами функціонування та ціноутворення, і з кожним роком все більше наближається до європейських стандартів. Оптові ціни на LPG

складаються з котирувань на міжнародного ринку, визначеному лондонськими або московськими офісами незалежного світового ціноутворчого агентства Argus.

Як правило, українські компанії прагнуть укласти довгострокові щорічні контракти з постачальниками нафтопродуктів та зрідженого газу. Ціна за кожен партію товару базується на середньомісячних котируваннях товару на міжнародному ринку, які визначаються тим самим агентством Argus. Це дає покупцю можливість спланувати поставки та отримати вчасно гарантовану кількість палива. Для продавця довгострокові договори вигідні тому, що вони гарантують продаж пального протягом усього періоду договору та відсутність необхідності пошуку покупця, а також дозволяють планувати фінансові надходження.

На ринку скрапленого нафтового газу, який швидко розвивався за останні 6 років, частка строкових контрактів помітно менша, але з кожним роком вона збільшується. У зв'язку з напруженою міжнародною політичною ситуацією та гібридною війною з великим постачальником скрапленого газу цей оптовий ринок не є досконало стабільним.

Роздрібна та оптова дешевизна на газ порівняно з бензином базується на не пропорційному оподаткуванні газу та бензину. Таким чином, акцизний податок в середньому за 2017-2019 рр. становить 52 євро / 1000 літрів, що в 4,1 рази нижче, ніж ставка акцизного податку на бензин. Представники асоціацій та компаній з оптового продажу зрідженого газу, а також деякі експерти апелюють щодо пропорцій між ставками акцизного податку для обох видів палива. Однак апеляції є недоцільними, оскільки український ринок перевершив не лише будь-яку з європейських країн у використанні зрідженого газу, а й є абсолютним світовим лідером серед частки автогазу в загальному споживанні зрідженого газу. Частка автогазу в загальному споживанні зрідженого газу в Україні за останні роки становить понад 95%, вважають українські енергетики. Наприкінці 2018 року Україна в абсолютних показниках посіла п'яте місце за рівнем

споживання зрідженого газу в транспорті у світі. Туреччина займає перше місце, за нею йдуть Південна Корея, Росія та Польща.

Протягом багатьох років ставки акцизного податку на газ не підвищувались, що призводить до дисбалансу сплати акцизів. Механіка дисбалансу проста: коли власник автомобіля ставить газобалонне обладнання на свою машину і починає економити паливо він зменшує платежі за ремонт доріг у 4,1 рази, хоча використовує дороги так само, як власники автомобілів, що заправляють бензин. Тому власник Кременчуцького НПЗ, запропонувала минулої осені збільшити акцизні податки на автогаз до 136 євро / 1000 літрів, а на бензин - до 170 євро / 1000 літрів. Це призвело б до збільшення вартості газу на 2,7 грн / літр і до зниження вартості бензину на 1,4 грн / літр. Пізніше один із депутатів Верховної Ради України виступив з ініціативою зрівняти ставки акцизного податку на бензин та автогаз на рівні норми акцизного податку дизельного палива - 139,5 євро / 1000 літрів. Перегляд ставок акцизного податку таким чином, призведе до підвищення роздрібною ціни на автогаз на 2,8 грн / літр та зниження ціни на бензин на 2,3 грн / літр. Як результат, автомобілісти, що використовують бензин навряд чи перейдуть на автогаз, це просто знизить величезну економічну привабливість системи автогазу, встановить вищий рівень соціальної справедливості, збільшить відрахування до бюджету та зменшить темпи зростання залежності України від імпорту зрідженого газу. У цьому випадку пропорції між обсягами споживання автогазу та бензину залишаться приблизно на рівні 2019 року з дуже невеликими відхиленнями.

Збільшення податкового навантаження на імпорт автогазу допоможе зупинити скорочення споживання бензину і стане надійною гарантією уникнення посилення залежності від імпорту зрідженого газу з Росії. Учасники ринку не виключають, що один із цих варіантів подолання дисбалансу акцизів буде проголосований Українським парламентом та підписаний Президентом на початку 2021 року.

Для державних статистичних груп, дослідників та й самих паливних компаній важливо розрахувати об'єктивну ціну на бензин та дизельне паливо. На

сьогоднішній день об'єктивна ціна розраховується за формулою, яка на перший погляд проста, але насправді існує багато факторів, які впливають на кінцевий результат. За даними, розміщеними на сайті інформаційного вісника "Економічна правда" для розрахунку знаходяться середні значення по європейських та українських цінах на нафтопродукти. До цієї ціни добавляються логістичні витрати, податкові відрахування, витрати на діяльність АЗС та націнка компанії. Однак через особливості українського ринку аналітична група запропонувала викинути з формули ціни, які пропонують українські нафтопереробні компанії. Причин для цього є декілька, зокрема те, що вітчизняні нафтопереробні компанії працюють на відносно дешевій українській нафті. Також навіть ті нафтопродукти, що були виготовлені з сировини імпортованої з Російської Федерації є дешевшими завдяки нижчим логістичним витратам. Наступною причиною є те, що вітчизняні нафтопереробні підприємства мають відносно довготривалий виробничий цикл в 1,5-2 місяці. Це значить, що ціна ціна на вітчизняні нафтопродукти на даний момент включає в себе ціну на нафту, яка була 1,5-2 місяці тому. Тому коли ціна на нафтопродукти росте, українські нафтопереробні заводи можуть запропонувати нижчі ціни.

Ще однією причиною нижчих цін на пальне, зокрема дизельне паливо, є те що вітчизняний ринок виготовляє в основному дизельне паливо та низькооктановий бензин, через надлишок цих видів палива нафтопереробні компанії повинні витратити кошти на експорт, але всупереч цьому, компанії занижують ціну на дизельне паливо та низькооктановий бензин А80 і реалізують всю продукцію на внутрішньому ринку. Натомість високооктановий бензин А95 Україна змушена імпортувати у великих кількостях.[8]

Актуальні проблеми на ринку пального в Україні. Напевно кожного автомобіліста цікавить питання: якими будуть ціни на паливо в майбутньому. Тому слід розглянути ризики, якими характеризується український ринок палива.

Станом на кінець 2019 року транспортні витрати на імпорт та експорт починають зростати, збільшення вартості транспортування нафтопродуктів

приведе не тільки до росту цін на паливо, а й погіршить експортний потенціал держави. Після того як основні кримські порти стали територією Російської федерації, галузь імпорту нафти тепер належить групі Приват, яка можливо підвищить ціни за рахунок ринкової змови.

Влада, незважаючи на всі гучні заклики до необхідності відродження вітчизняного виробництва нафтопродуктів, продовжує залишатися бездіяльною. Хоча питання зменшення залежності від російських нафтопродуктів за рахунок збільшення внутрішнього видобутку нафти (на першому етапі - імпорту нафти) та збільшення обсягу переробки нафти на українських об'єктах наразі активно розробляється у відповідних Міністерствах і буде врахована у концепції розвитку ринку палива та нафтопереробної галузі України.

Основні проблеми ринку палива в Україні:

- нестабільні роздрібні ціни на паливо
- Надлишок виробництва низькоякісного палива
- Дефіцит виробництва високооктанових бензинів
- Монополізація ринку
- Імпорт та експорт з недотриманням законодавчих норм
- Розвинута мережа нелегальних продавців
- Необхідність модернізації засобів виробництва нафтопродуктів
- Відсутність механізмів ефективного контролю ринку зі сторони держави.

Ефективний контроль з боку держави повинен базуватись на урегулюванні інтересів держави, компаній та громадян одночасно. Завдяки відносно низьким витратам, які супроводжують весь процес виробництва палива є доцільним провести модернізацію виробничих потужностей та відродити нафтопереробні заводи, що зараз не працюють. Окрім зменшення залежності від імпорту нафтопродуктів, це дозволить експортувати кінцевий продукт, а не сировину.

Ні для кого не секрет що експорт кінцевого, найбільш «інтелектуального» продукту призводить до зростання економіки держави. Насамперед слід розглянути регулювання видобутку нафти. Щоб розпочати розвідку для буріння нафти, компанія повинна отримати дозвіл на буріння та експлуатаційний дозвіл.

Вимоги до отримання цих дозволів визначені на державному рівні. Також у законодавстві визначений період публічного огляду протягом якого визначається вплив появи нових свердловин на інфраструктуру регіону. Усі дозволи повинні бути отримані до початку розвідки місця буріння, в іншому випадку нафтовидобувна компанія може зіткнутися із затримками та фінансовими і юридичними штрафами. Окрім дозволів, існують різні стандарти та правила, яких компанії повинні дотримуватися під час роботи у нафтовидобувній галузі.

Екологічні регламенти. Екологічні регулювання сприятливо впливають на розвиток нафтовидобувної промисловості. Існуючі заходи, спрямовані на зменшення викидів парникових газів, в основному негативно впливають на функціонування застарілих нафтовидобувних комплексів, які потребують модернізації.

Закон України «Про нафту і газ». Нижче зі статті інформаційного агентства Ecobusiness наведено цитату: “Законодавством України та Європейськими Директивами визначено вимоги до промислових підприємств з видобутку та транспортування нафти та газу, спрямовані на зменшення теперішніх екологічних ризиків. Основна частина виконання вимог зі зменшення впливу на довкілля належить суб’єкту господарювання, але значна попередня роль у цьому питанні покладена на органи місцевого самоврядування. Статтею 9 Закону України «Про нафту і газ» від 12 липня 2001 року № 2665-III визначено повноваження органів місцевого самоврядування, пов’язані з геологічним вивченням нафтогазоносності надр, розробкою родовищ нафти і газу, переробкою нафти і газу, зберіганням, транспортуванням та реалізацією нафти, газу та продуктів їх переробки.

До їх компетенції належить:

- Надання відповідно до законодавства згоди на розміщення на відповідній підпорядкованій їм території об’єктів нафтогазового комплексу.
- Участь у розробці комплексних планів нафтогазопостачання споживачів на підпорядкованій їм території.

- Участь у розробці та реалізації системи заходів щодо роботи об'єктів нафтогазової галузі у надзвичайних умовах.

Закон України «Про оцінку впливу на довкілля». Відповідно до норм Закону України «Про оцінку впливу на довкілля» від 23 травня 2017 року № 2059-VIII громадянська має право подавати будь-які зауваження, заперечення та пропозиції, що підвищує рівень її участі у процесі оцінки впливу на довкілля планованої діяльності суб'єкта господарювання, нормами Закону введено процедуру післяпроектного моніторингу. Такий моніторинг застосовується, якщо це передбачено висновком з оцінки впливу на довкілля з метою виявлення будь-яких розбіжностей і відхилень у прогнозованих рівнях впливу на довкілля та заходів із запобігання забрудненню навколишнього середовища.»[9].

Після проведення моніторингу нафтовидобувного проекту Міністерство енергетики та захисту довкілля України пропонує комплекс заходів по зниженню впливу нафтовидобувної діяльності на довкілля. До них належить капітальний ремонт існуючої нафтової свердловини, проведення гідророзривів, зміни до схеми утилізації або подальшого використання відходів буріння свердловин, зміна умов повернення земель землевласнику. Буріння свердловин та викачування нафти здійснюється з використанням прісної води. Важливим пунктом моніторингу екологічності процесів є очищення або утилізація відпрацьованого бурового розчину.

Зважаючи на те, що нафтовидобувний та нафтопереробний комплекс України не забезпечує нафтою та нафтопродуктами весь внутрішній ринок, і потребує імпорту нафти з іноземних ринків, слід розглянути історію та чинники впливу на ціноутворення на нафту у світі. Аналіз цієї теми потрібен для прогнозування стратегії імпорту нафти на нафтопродуктів у майбутньому.

Аналіз чинників ціноутворення на нафту складено за статтею з сайту економічної онлайн енциклопедії Investopedia.

Завдяки постійному зростанню попиту на нафту, існує думка, що великі коливання цін можуть мати значний економічний вплив. Тому слід визначити,

що впливає на ціну на нафту у світі. Два основні фактори, які впливають на ціну на нафту це пропозиція і попит.

Поняття попиту та пропозиції у економічній теорії досить прямолінійні. Зі збільшенням попиту (або зменшенням пропозиції) ціна повинна зростати. У випадку зменшення попиту (або збільшення пропозиції) ціна повинна знижуватися. Це звучить дуже просто, але насправді ціна на нафту встановлюється завдяки багатьом факторам.

Ціна на нафту встановлюється на ринку нафтових ф'ючерсів. Ф'ючерсний контракт на нафту - це обов'язкова угода, яка дає право купувати нафту за заздалегідь визначеною ціною за барель на заздалегідь визначену дату в майбутньому. Відповідно до ф'ючерсного контракту і покупець, і продавець зобов'язані виконати свою сторону угоди у вказану дату.

Навесні 2020 року ціни на нафту впали на тлі пандемії COVID-19 та стагнації економіки. Організація країн-експортерів нафти (ОПЕК) та її союзники погодилися на історичне скорочення виробництва для стабілізації цін, які знизилися до 20-річного мінімуму.

Теорія попиту та пропозиції стверджує, що чим більше виробляється товару, тим дешевше він повинен продаватися, за інших незмінних умов. Однак на ринку нафтовидобування причиною збільшення обсягів видобутку є насамперед те, що це є економічно вигідним і нафтовидобувні компанії не прогнозують зниження ціни на нафту через те, що видобувають більше.

Якби хтось винайшов техніку стимуляції свердловини, яка могла б подвоїти видобуток нафтового родовища без великих додаткових витрат, тільки тоді за статичного попиту, ціни повинні впасти.

Цикли цін на нафту. З історичної точки зору, можливо, існує 30-річний цикл, який регулює поведінку цін на нафту в цілому. З початку 1900-х років спостерігається постійне збільшення попиту на нафту, основні піки цін на нафту відбулися у 1920, 1958 та 1980 роках. Ціна на нафту досягла максимуму у 1920 та 1980 роках. У 1958 році немає справжнього максимуму цін, оскільки ціна рухалася в бік тенденції з 1948 року і продовжувала це робити до 1968

року. Важливо зазначити, що пропозиція, попит та настрої трейдерів мають перевагу над циклами, оскільки цикли - це лише керівні принципи, а не правила.

Ринкові сили, що впливають на ціни на нафту. Слід зазначити, що найбільше впливає на ціни на нафту ОПЕС, що складається з 13 країн (Алжир, Ангола, Конго, Екваторіальна Гвінея, Габон, Іран, Ірак, Кувейт, Лівія, Нігерія, Саудівська Аравія, Об'єднані Арабські Емірати та Венесуела). В загальному ОПЕС контролює 40% світових поставок нафти.

Незважаючи на те, що у статуті організації прямо не зазначено дату заснування, вважається, що ОПЕС була заснована у 1960-х роках, щоб встановлювати ціни на нафту та газ на економічно вигідному рівні для всіх гравців на ринку. Обмежуючи виробництво, організація може змусити ціни зростати, і тим самим теоретично збільшувати прибуток. Протягом 1970-х та більшої частини 1980-х років організація дотримувалася цієї обгрунтованої, хоча й дещо неетичної, стратегії.

За даними Адміністрації енергетичної інформації США, країни-члени ОПЕК часто перевищують свої квоти, продаючи кілька мільйонів додаткових барелів, знаючи, що правоохоронці не можуть їм перешкодити. Таким чином з Канадою, Китаєм, Росією та США, як з країнами, що не є членами організації, ОПЕК стала обмеженою у забезпеченні стабілізації ринків нафти, і як наслідок не може забезпечити ефективне та регулярне постачання нафти споживачам.

Хоча консорціум пообіцяв зберегти ціну нафти вище 100 доларів за барель, в середині 2014 року консорціум відмовився скорочувати видобуток нафти, навіть коли ціни почали падати. Як результат, вартість сирової нафти впала з піку понад 100 доларів за барель до нижче 50 доларів за барель. Станом на березень 2020 року ціни на нафту коливаються трохи нижче \$ 24,18 за барель.

Інформаційний провайдер IHS Markit повідомив, що скорочення попиту через пандемію Covid-19 являє собою більше скорочення, ніж те, що було під час Великої рецесії наприкінці 2000-х та на початку 2010-х років.

Коли попит на нафту знизився до 4,5 млн. барелів на день, напруга між членами ОПЕК зросла. На засіданні ОПЕК 6 березня у Відні основні виробники

нафти не змогли домовитися про скорочення видобутку нафти у відповідь на глобальну пандемію COVID-19. Ціна на нафту компанії WTI в Нью-Йорку 6 березня 2020 р. Знизилася до 42,10 дол. США за барель. 8 березня розпочалася боротьба за ціни на нафту. Пізніше того ж дня ціни на нафту знизилися на 30%, що являє собою найбільше разове падіння з часу війни в Перській затоці 1991 року. Тоді нафта коштувала на рівні близько 30 доларів за барель.

Дуже мало компаній можуть добувати нафту, коли ціна на неї така низька. Оскільки світовий попит на нафту сильно впав, і Саудівська Аравія, і Росія, побоюючись, що їх ринкова частка буде передана США у випадку, якщо вони зменшать випуск нафти для стабілізації ціни, вирішили залишити ціну на нафту, яка буде диктуватись ринком. Оскільки Саудівська Аравія і Росія є виробниками з низькими витратами, країни впевнені у захисті або зростанні своєї частки ринку.

20 квітня через надмірний попит на зберігання надлишків нафти, ціна на майбутню поставку американської сировини у травні, стала негативною. Це сталося вперше з моменту, коли Нью-Йоркська товарна біржа почала торгувати в 1983 році.

На відміну від більшості продуктів, ціни на нафту повністю не визначаються попитом, пропозицією та ринковими настроями. Скоріше, пропозиція, попит та настрої до ф'ючерсних контрактів на нафту, якими торгують спекулянти, відіграють домінуючу роль у визначенні ціни. Циклічні тенденції на ринку товарів можуть також відігравати певну роль. Незалежно від того, яким способом визначається ціна на нафту, нафта і надалі буде користуватися великим попитом завдяки її використанню у виробництві моторного палива та великої кількості споживчих товарів.[14]

Висновки до розділу 2

Підсумовуючи, слід зазначити, що автозаправні станції є стратегічно важливими для економічного розвитку регіону. Інструменти просторової та

сервісної конкуренції відіграють важливу роль у прибутковості АЗС. Зростання цін на моторне паливо призводить не тільки до скорочення попиту серед автомобілістів, бо багато хто пересідає на громадський транспорт, а й призводить до зниження транзитного потенціалу держави, що є важливим для сталого економічного розвитку.

Через те, що на теперішній час функціонують всього лиш два НПЗ, нафтовидобувна промисловість не забезпечує необхідного об'єму нафти для внутрішнього ринку, Україна змушена імпортувати нафту та нафтопродукти. Це призводить до недофінансування державного бюджету через наявність схем уникнення оподаткування імпорту нафти та нафтопродуктів. Революція у 2013-2014рр. стимулювала розвиток паливно-енергетичного комплексу, але Україна все ще залежна від імпорту нафти та нафтопродуктів від країни агресора.

Негативні наслідки коронавірусної пандемії для паливної промисловості України основним чином стосуються відтоком іноземних інвестицій у розвиток нафтовидобувної та нафтопереробної галузей. Слід зазначити, що інвестування модернізації нафтопереробної промисловості є стратегічно важливим для паливно-енергетичного комплексу України.

Стрімке зростання попиту на електромобілі в майбутньому скоротить попит на моторне паливо в Україні та у всьому світі. Але для того, щоб автомобілісти почали масово купляти електромобілі на території України, потрібна наявність на ринку електромобіля, ціна на який буде доступною для середнього класу населення, який проїжджатиме мінімум 300 кілометрів на одному заряді та співвідношення ціна/якість буде на рівні сучасних автомобілів з двигуном внутрішнього згоряння.

Аналізуючи ціни на моторне паливо, можна зробити висновки, що ціни на дорогі види палива, як бензин у середньому змінюються менше, ніж ціни на дешевший дизель та газ автомобільний. На ринку автомобільного газу прослідковується сезонність, з циклом в один рік. Через стрімку інфляцію національної валюти, зниження цін на паливо після 3 кварталу 2018 року не призвело до стрімкого зростання купівельної спроможності споживачів.

На ціноутворення на моторне паливо впливають не тільки фактори прямого впливу такі, як: ціни на нафту, логістичні витрати, витрати на забезпечення функціонування АЗС, витрати на нафтопереробку тощо. Також на ціну впливає нелегальне розповсюдження та контрабандне ввезення пального, які також зменшують податкові надходження до бюджету. Отже, слід зазначити, що основними проблемами на ринку нафтовидобування, нафтопереробки та роздрібного продажу палива є: нестабільні роздрібні ціни, ринкова влада, незаконний імпорт та експорт нафти та нафтопродуктів, необхідність модернізації НПЗ, висока залежність галузі від імпортової нафти на нафтопродуктів, та відсутність механізмів ефективного контролю паливної промисловості зі сторони держави. Для вирішення вищеперелічених проблем, необхідно створити комплексну стратегію вдосконалення паливно-енергетичного комплексу. Пропозиції щодо вирішення проблем паливної індустрії представлені у 3 розділі.

РОЗДІЛ 3

ЕКОНОМЕТРИЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ФАКТОРІВ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА РОЗДРІБНІ ЦІНИ ПАЛИВА В УКРАЇНІ

3.1. Моделювання ціноутворення та перевірка гіпотези про наявність ринкової влади, використовуючи економетричний інструментарій

Гіпотезою для перевірки є наявність негативних ефектів влади на ринку. Для цього буде протестовано чи на ціну бензину впливають зміни у цінах на близькі до нього товари, а саме газ автомобільний, та буде визначений ступінь кореляції між ціною на бензин та ціною на нафту. Якщо ціни на газ не впливають на ціни на бензин, то це свідчить про те, що газ автомобільний не є товаром заміником бензину. А низька кореляція між ціною на нафту та ціною на бензин свідчатиме про істотний вплив на ціноутворення інших факторів, зокрема про наявність ринкових змов.

В моделі використовуються, взяті з сайту Міністерства фінансів дані щодо ціни на бензин А-95 та ціни на газ автомобільний. Ціни на нафту компанії Brent Crude взяті з сайту Investing.com та обмінний курс гривні до долара США, за даними НБУ.

Оскільки аналізуватись будуть часові ряди, спершу слід провести тести на стаціонарність даних. На рисунку 3.1 наведені графіки вхідних змінних. З них можна зробити висновок, що вони нестационарні, оскільки є періоди, коли вони надовго відхиляються від свого середнього значення.

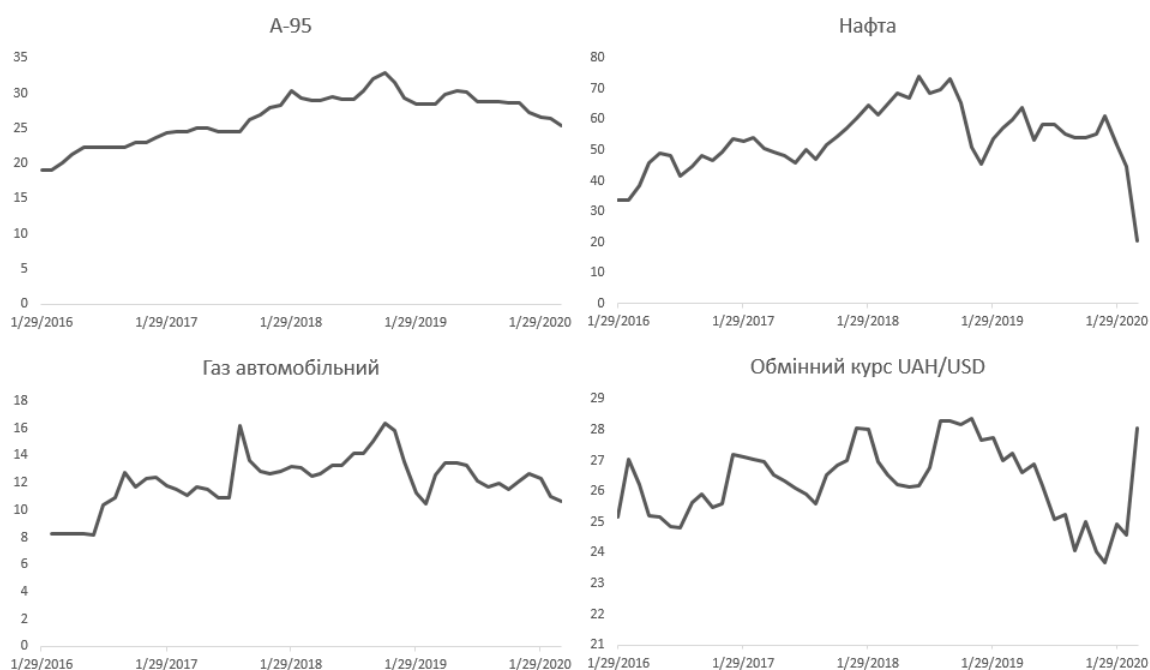


Рис. 3.1. Ціни на бензин А-95, нафту, газ автомобільний та обмінний курс UAH/USD

Джерело: складено автором на основі даних Міністерства Фінансів, НБУ та сайту Investing.com

Щоб перевірити дані на стаціонарність статистично, був використаний тест Дікі-Фюллера. Його результати наведені в таблиці 3.1. З неї можна зробити висновок, що всі вхідні дані є нестаціонарними і їх треба диференціювати, щоб використовувати в подальшому аналізі.

Таблиця 3.1

Результати тесту Дікі-Фюллера

Бензин А-95		
Dickey-Fuller = 0.40499	Lag order = 3	p-value = 0.99
Нафта		
Dickey-Fuller = -0.13088	Lag order = 3	p-value = 0.99
Газ автомобільний		
Dickey-Fuller = -2.4015	Lag order = 3	p-value = 0.4132
Обмінний курс UAH/USD		
Dickey-Fuller = -3.3344	Lag order = 3	p-value = 0.07588

Джерело: складено автором на основі вихідних даних пакету R

Окрім того, щоб уникнути проблеми гетероскедастичності, дані було також логарифмовано. Таким чином в аналізі використовуватимуться диференційовані логарифми вхідних даних, щоб уникнути проблеми нестационарності та гетероскедастичності. Вони представлені на рисунку 3.2.

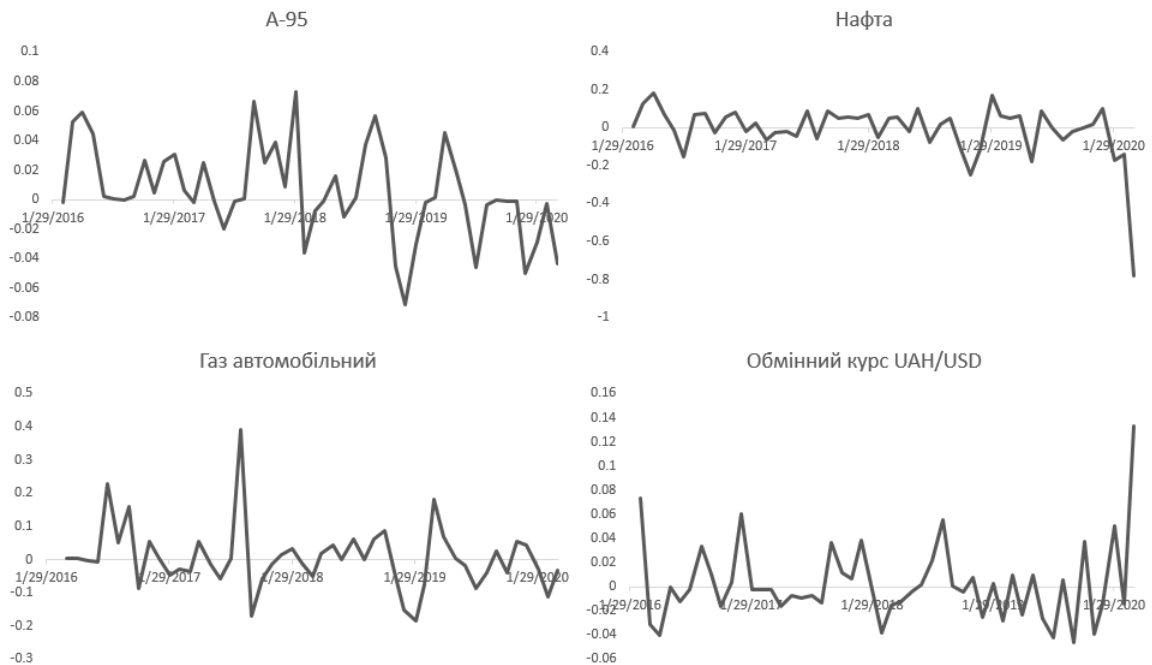


Рис. 3.2. Ціни на бензин А-95, нафту, газ автомобільний та обмінний курс UAH/USD після логарифмування та диференціації

Джерело: складено автором на основі даних МінФіну, НБУ та сайту Investing.com

Модель можна представити наступним рівнянням:

$$\Delta \ln (price_t) = \beta_0 + \beta_1 \Delta \ln (gas_t) + \beta_2 \Delta \ln (oil_t) + \beta_3 \Delta \ln (oil_{t-1}) + \beta_4 \Delta \ln (oil_{t-2}) + \beta_5 \Delta \ln (UAH_t) + \beta_6 \Delta \ln (UAH_{t-1}),$$

де $\Delta \ln (gas_t)$ – зміна ціни на газ автомобільний у поточному місяці в відсотках;

$\Delta \ln (oil_t)$, $\Delta \ln (oil_{t-1})$ та $\Delta \ln (oil_{t-2})$ – зміни ціни на нафту у поточному та двох попередніх місяцях у відсотках;

$\Delta \ln (UAH_t)$ та $\Delta \ln (UAH_{t-1})$ – зміни обмінного курсу гривні до долара США у поточному та попередньому місяцях у відсотках.

Усі змінні виявилися статистично значимими, окрім однієї – зміни ціни на газ автомобільний. Детальні результати представлені в таблиці 3.2.

Таблиця 3.2

Статистична значимість змінних

Незалежна змінна	Коефіцієнт	p-value
Intercept	0.004784	0.16171
$\Delta \ln (gas_t)$	0.006505	0.85955
$\Delta \ln (oil_t)$	0.089410	0.00235 **
$\Delta \ln (oil_{t-1})$	0.100456	0.01569 *
$\Delta \ln (oil_{t-2})$	0.113354	0.00516 **
$\Delta \ln (UAN_t)$	0.316920	0.01370 *
$\Delta \ln (UAN_{t-1})$	0.419063	0.00320 **

Джерело: складено автором на основі вихідних даних пакету R.

Перш ніж аналізувати результати моделі, слід перевірити її на адекватність. Тест Бредша-Годфрі (LM тест) показує, що проблема автокореляції відсутня, оскільки p-value тесту більше за критичне значення в 0.05 і становить 0.607. Результати наведені в таблиці 3.3.

Таблиця 3.3

Результати тесту Бредша-Годфрі

Breusch-Godfrey test for serial correlation of order up to 1		
LM test = 0.26456	df = 1	p-value = 0.607

Джерело: складено автором на основі вихідних даних пакету R.

Також модель було перевірено на наявність проблеми гетероскедастичності. Тест Бредша-Пагана показує, що проблема гетероскедастичності відсутня, оскільки p-value тесту більше за критичне значення в 0.05 і становить 0.714. Результати наведені в таблиці 3.4.

Таблиця 3.4

Результати тесту Бредша-Пагана

studentized Breusch-Pagan test		
BP = 3.7241	df = 6	p-value = 0.714

Джерело: складено автором на основі вихідних даних пакету R.

Останім тестом є перевірка залишків моделі на нормальність. Для цього було використано візуальний аналіз гістограми залишків на рисунку 3.3. З нього не можна зробити однозначний висновок, тому слід провести додаткові тести.

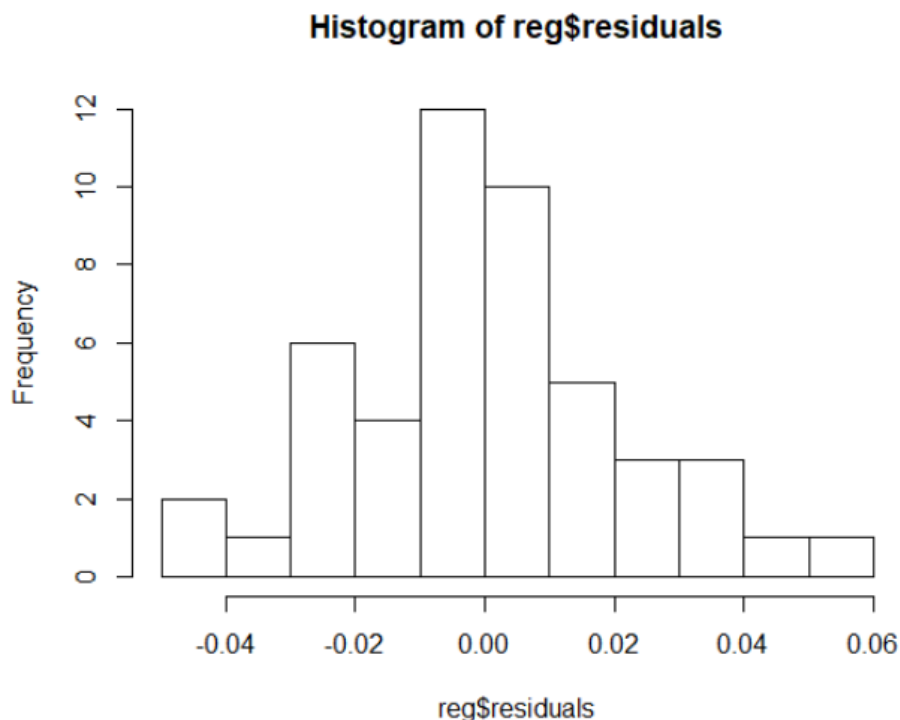


Рис. 3.3. Гістограма розподілів залишків моделі

Джерело: складено автором на основі вихідних даних пакету R

Тест Шапіро-Вілкі показує що залишки розподілені нормально, оскільки p-value тесту більше за критичне значення в 0.05 і становить 0.896. Результати наведені в таблиці 3.5.

Таблиця 3.5

Результати тесту Шапіро-Вілкі

Shapiro-Wilk normality test	
W = 0.98786	p-value = 0.8963

Джерело: складено автором на основі вихідних даних пакету R.

Беручи всі вищенаведені тести до уваги, модель є адекватною і її результати можна використовувати для подальшого аналізу.

На таблиці 3.6 зображені коефіцієнти кореляції між логарифмованими цінами на бензин А95 та логарифмованими цінами на нафту компанії Brent Crude за 2016-2020рр.

Таблиця 3.6

Коефіцієнти кореляції між логарифмованими цінами на нафту та бензин

Ляг	Коефіцієнт
Instant	0,403
Lag 1	0,372
Lag 2	0,391
Lag 3	-0,005

Джерело: складено автором на основі кореляційного аналізу змінних у Microsoft Excel.

Найбільш точним показником кореляції є показник 0,372 тому, що враховується 1 місяць (lag1) для адаптації автозаправних компаній до змін на ціну нафти. Це пояснюється тим, що ціни на бензин відображають вартість нафти на момент контракування на митниці.

3.2. Аналіз вихідних даних економетричного дослідження. Застосування висновків з економетричного дослідження для зменшення проблем ціноутворення

Аналізуючи вихідні дані економетричного дослідження, представлені у таблиці 3.2 можна зробити висновок, що ціни на газ автомобільний не впливають на ціну на бензин А95 в Україні, тому газ не є товаром заміником бензину. Окрім економетричних даних, це можна пояснити тим, що водії автомобілів з бензиновим мотором не можуть заправити авто газом, побачивши різке зростання цін на бензин. Отже ціни на газ не пояснюють зміни цін на бензин і тому потрібно аналізувати ціну на нафту, як фактор, що пояснює зміну цін на бензин.

За статтею Майкла Сівака, колишнього директора Інституту Транспорту Університету Мічигану, кореляція між цінами на нафту та цінами на бензин у США за 2008-2018рр становила 0,93. Висновки зі свого дослідження Майкл Сівак наводить у наступній цитаті: “Цей взаємозв'язок підтверджує те, що ціна

бензину залежить не тільки від ціни на нафту, але й від витрат, які або не впливають на ціну на нафту наприклад податки, або на них впливають менш сильно, наприклад витрати на переробку нафти, витрати на транспортування та розповсюдження та маркетингові витрати.

Наостанок, як очікувалося, ціна бензину сильно, але не ідеально корелює з ціною сирової нафти, і впровадження короткотермінового відставання між цими двома цінами не суттєво впливає на взаємозв'язок. Однак взаємозв'язок між цінами на бензин та нафту ускладнюється тим, що на ціну бензину впливають й інші фактори, крім ціни на нафту.” [12]

У дослідженні Майкла Сівака немає доказів існування ринкових змов, що призводять до штучного підвищення цін на бензин і високий коефіцієнт кореляції є яскравим прикладом відсутності ринкових змов. Саме тому коефіцієнт кореляції на ринку США можна використовувати для порівняння з коефіцієнтом кореляції на ринку України та на основі порівняння робити висновки про наявність ринкових змов на ринку України. Тому, якщо порівнювати показники кореляції між ринками України та США, можна зробити висновок, що окрім ціни на нафту, витрат на переробку, транспортування та розповсюдження палива, оподаткування кожного етапу виробничого процесу, оподаткування роздрібного продажу та інших витрат, велику частину роздрібною ціни на бензин становить націнка компанії, яку компанії з роздрібного продажу палива можуть встановити завдяки ринковим змовам.

Переконавшись у тому, що на ринку роздрібного продажу моторного палива в Україні наявна ринкова влада, необхідно описати важливість цієї проблеми.

Коефіцієнт кореляції між ціною на бензин та ціною на нафту, що становить 0,372 свідчить про те, що проблема наявності ринкової влади на ринку роздрібного продажу палива дуже серйозно впливає на кінцеву ціну. Враховуючи досвід діяльності Антимонопольного комітету України, можна зробити висновок, що теперішні органи влади не спроможні істотно вплинути на проблему наявності ринкової влади. Тому вирішення цієї ситуації потребує комплексного підходу.

Насамперед потрібно зменшити корумпованість органів влади, розробити прозорий механізм контролю діяльності усіх компаній, що задіяні у процесі видобування та переробки нафти, імпорту та експорту нафти та нафтопродуктів та діяльності мереж АЗС. Нижче буде детально описаний комплекс дій, що повинен вдосконалити паливно-енергетичний комплекс в цілому та зменшити рівень неконкурентного ціноутворення на паливо.

Насамперед зменшення платоспроможності населення через несприятливі економічні та політичні умови спричинило зростання попиту на низькоякісні види палива.

Ринок нелегального продажу палива процвітає через неефективний державний контроль та корупцію. Українські нафтопереробні заводи не вважаються конкурентоспроможними на світовому ринку через застаріле устаткування та відсутність бажання удосконалювати процес переробки нафти. Задля покращення ситуації в індустрії нафтопереробки України потрібно невідкладно розробити та реалізувати проект модернізації нафтопереробних заводів. Також необхідно з часом відновити роботу тих НПЗ, які зараз не функціонують заради покращення експортного потенціалу нафтопродуктів, зменшення експорту нафти та розвитку регіональної інфраструктури нафтопереробки. Екологічні норми виробництва моторного палива повинні відповідати стандартам Євро 5, а нелегальний роздрібний продаж низькоякісного бензину А80 Євро 4 повинен штрафуватись.

Принципи та норми політики імпорту нафти та нафтопродуктів, виготовлення моторного палива та його подальшого роздрібного продажу повинні бути переглянуті Кабінетом Міністрів та вдосконалені. Зокрема потрібно:

- усунути будь які заходи державної підтримки НПЗ, що можуть трактуватись як наслідки проявів корупції між урядом та приватними нафтопереробними компаніями.
- Зменшити повноваження регіональних контролюючих органів, створити прозору систему декларування кожного з етапів контролю.

- Розробити прозору систему контролю імпорту та експорту нафти та нафтопродуктів, яка напряду взаємодітиме з Антимонопольним комітетом України.
- Встановити межі допустимого імпорту нафти та нафтопродуктів. Експерти вважають, що задля стимулювання розвитку нафтовидобувної та нафтопереробної галузей та протидії розвитку ринкової влади на ринку роздрібного продажу необхідно встановити максимальний обсяг імпорту у 30% від одного постачальника.

Також слід зазначити, що збільшення розмірів запасів нафти та нафтопродуктів є важливим для стабілізації ринку у скрутні для галузі часи. Збільшення запасів є одним з перших кроків уникнення різких змін цін, більше того виготовити та зберігати запаси палива є набагато дешевше ніж імпортувати його з за кордону. Окрім цього наявність запасів зменшить обсяг нелегального імпорту дизельного палива під видом мазуту, нагадаю, що акциз на імпорт мазуту у 7 разів нижчий ніж на дизель.

За Європейським стандартом обсяги запасу нафти та нафтопродуктів повинні розраховуватись для забезпечення безперебійної роботи НПЗ та АЗС протягом мінімум 3 місяців. Розміщення запасів пального повинне відповідати плану оперативного переходу на резервний продукт.

Для того щоб весь комплекс заходів по розвитку нафтовидобувної та нафтопереробної промисловості був реалізований без лобювання інтересів певних гравців на ринку, без схем відмивання коштів та якісно завуальованих прогалин у законодавстві Кабінет Міністрів повинен переглянути повноваження кожного органу державної влади, що взаємодіє з індустрією нафтопереробки та нафтовидобування. Також Кабінет міністрів повинен проаналізувати найбільш пріоритетні проблеми індустрії та представити програму реформування нафтовидобувної та нафтопереробної галузей, яка включатиме:

- Проект вдосконалення виробничих потужностей діючих НПЗ

- Забезпечення сприятливого середовища для зовнішнього фінансування реконструкції хочаб одного НПЗ для виробництва дизельного пального, яке часто стає дефіцитним.
- Організацію ефективної роботи контролюючих органів
- Протидію розвитку ринкової влади на ринку роздрібного продажу палива
- Розвиток економічно вигідних джерел імпорту нафти.
- Посилення відповідальності керівництва та акціонерів НПЗ та АЗС України у випадку зловживання повноваженнями.
- Заборону на застосування абсурдної схеми обчислення акцизного податку на імпорт. Нагадаю, що акцизний податок нараховується на вартість імпортованої нафти чи нафтопродуктів у євро. Тому декларована вартість у доларах США конвертується у еквівалентну вартість у євро за курсом НБУ.
- Посилення контролю над ціноутворенням роздрібного продажу палива.
- Податкове стимулювання розвитку нафтовидобування та газовидобування.
- Контроль обсягів та строків оплати за користування територіями та земельними надрами
- Розробка механізму вирішення конфліктів між територіальними громадами та НВП.
- Зміни до законодавства, які передбачатимуть розподіл коштів, отриманих за користування земельними надрами, на розвиток регіонів де розміщені нафтовидобувні потужності.

Що стосується реабілітації усіх 5 закритих НПЗ, то шансів на реалізацію цієї мети є мало і це економічно неефективно. Крім того, також немає необхідності будувати нові НПЗ з нуля (орієнтовна вартість проекту будівництва одного НПЗ може становити близько 6 мільярдів євро. Для порівняння нафтопереробний комплекс компанії Сокар, який нещодавно відкрився в Туреччині з потужністю переробки 10 мільйонів тонн на рік, коштував 5,5 мільярдів євро. Таким чином, одним з економічно ефективних способів збільшення обсягу переробки нафти

є зробити Кременчуцький НПЗ набагато ефективнішим, оскільки це єдиний НПЗ в Україні, який має проектні можливості для задоволення внутрішнього попиту на нафтопродукти. За приблизною оцінкою, для вдосконалення виробничих потужностей НПЗ Кременчука знадобиться 1 мільярд євро, що є найбільш реальним способом збільшення нафтопереробного потенціалу України.

Ще одним важливим кроком для індустрії є диверсифікація поставок сирової нафти на нафтопереробні заводи. Уся проектна потужність українських магістральних нафтопроводів не використовується. В основному це стосується трубопроводів, призначених для постачання нафти для потреб вітчизняних НПЗ.

Альтернативою російській сировині, що постачається в Україну, може бути саудівська, азербайджанська, казахська або туркменська нафта. У випадку припинення агресивної політики Росії і збереження цілісності України, маршрут постачання з Чорного моря (Одеський порт) до Кременчуцького НПЗ може забезпечити альтернативні поставки будь-якого світового постачальника.

Який напрямок поставок Україна обере, залежатиме насамперед від політики держави в галузі нафтопереробки та регулювання внутрішнього ринку палива. Через анексію Криму, найближчим часом Україна не може розраховувати на природні ресурси, що знаходяться в шельфі Чорного моря. У майбутньому, якщо Україні вдасться відновити суверенітет на анексованих територіях, потенціал морських портів та ресурсів шельфу стане стратегічно важливим надбанням.

Нафтові компанії посилюють свої зобов'язання щодо забезпечення сталого розвитку, коли вони адаптуються до нових реалій. Оскільки уряди у всьому світі встановлюють норми щодо зменшення викидів вуглецю та збільшення використання відновлюваних джерел енергії в національній енергетичній індустрії, нафтогазова промисловість України повинна застосовувати сучасні технології процесів нафтовидобування і нафтопереробки.

Все частіше ми спостерігаємо що нафтові компанії у світі розширюють спектр технологій та рішень, які допомагають їм стати більш стабільними, мінімізувати витрати та скоротити викиди вуглецю. Нижче перераховані шляхи

вдосконалення ефективності паливно-енергетичного комплексу України за статтею інформаційного агентства World Future Energy Summit:

- “Зменшення використання прісної води. Вода є важливим елементом у процесах видобутку нафти, починаючи від фракінгу до відділення нафти від інших елементів. Сотні мільйонів барелів води використовуються щодня, і хоча глобальній нафтовидобувній промисловості в даний час вдається відфільтрувати більшу частину цієї води, приблизно 80-95%, українські нафтовидобувні компанії не відповідають світовим нормам. Компаніям необхідно переосмислити процес видобування, щоб зменшити використання прісної води з самого початку.
- Вдосконалення процесу фільтрації не питтєвої води. Щоб зменшити споживання прісної води, нафтовидобувні компанії у світі досліджують новітні способи переробки та повторного використання води для своєї діяльності. Все частіше компанії ставлять за мету використовувати воду непридатну для пиття та використання у побуті за рахунок удосконалення методів фільтраційного окислення, а також сучасних розчинів для очищення води без вмісту хімічних речовин для нейтралізації бактеріальних забруднень, таких як сульфат-відновники та окислювачі заліза.
- Зменшення витоків метану. Пошук шляхів зменшення витоків метану є економічно вигідною можливістю для нафтовидобувної промисловості в Україні. Останні дані Міжнародного агентства з енергетики вказують, що зменшення викидів метану з нафти не призведе до великих витрат завдяки використанню наявних технологій, що застосовуються за кордоном.
- Утилізація використаної нафти. Більшість нафтопереробних компаній за кордоном використовують маломасштабні установки, що переробляють відпрацьований мазут у дизельне паливо. Цей підхід не тільки забезпечує дешевим паливом нафтопереробні заводи, але також є відносно недорогою альтернативою більш традиційним методам утилізації нафти.

- Упорядкування / покращення процесів. Навіть ті технології, які не спрямовані на екологічно чисту переробку нафти, можуть допомогти покращити загальну стабільність галузі, забезпечуючи більш економічно вигідні процеси. Наприклад, нова технологія ультразвукових досліджень дозволяє компаніям створювати 3D-зображення внутрішньої поверхні нафтових свердловин, що дозволяє приймати економічно вигідні виробничі рішення набагато швидше та оперувати стратегічно важливими даними. Аналогічно, аналітика, автоматизація процесів та програми штучного інтелекту можуть допомогти знайти та усунути неефективність процесів нафтовидобування і нафтопереробки.

Удосконалюючи ефективність поточних процесів, нафтопереробні компанії можуть виробляти таку ж кількість нафтопродуктів, але з меншими енергетичними витратами, що призводить до зниження викидів вуглецю.

- Створення автоматизованих нафтовидобувних установок. Виходячи за рамки поступових оперативних удосконалень, прискорений темп автоматизації промисловості дозволив створити «автономне нафтове родовище». За допомогою використання хмарних технологій та “Big data” автоматизоване нафтове родовище дозволяє відслідковувати, аналізувати та використовувати дані в режимі реального часу, що призводить до більш безпечних та швидких рішень.
- Використання відновлюваної енергії. У той час як більшість компаній, що займаються нафтовидобуванням та нафтопереробкою прагнуть зменшити викиди вуглецю завдяки вдосконаленню виробничих процесів, є ті хто прагне використовувати екологічно чисту електроенергію для виробництва. На початку 2018 року нафтогазова компанія British Petroleum заявила, що півмільярда доларів фонду капітальних інвестицій буде виділено на використання екологічно чистої електроенергії для забезпечення виробничих процесів. Також компанія нещодавно купила

акцій на 200 мільйонів доларів у найбільшого виробника сонячної електроенергії в Європі.” [15]

Висновки до розділу 3

Отже, аналізуючи кореляцію між цінами на газ і цінами на бензин, було доказано, що ці товари не є заміниками. Дуже низький коефіцієнт кореляції між ціною на нафту та ціною на бензин у порівнянні з коефіцієнтом кореляції на ті самі товари у США, свідчить про наявність ринкової влади у ціноутворенні та обмеження конкуренції на ринку роздрібного продажу палива в Україні.

Проблема неконкурентного ціноутворення на паливо є дуже важливою і стоїть на рівні з такими проблемами, як незаконний імпорт пального, необхідність модернізації НПЗ та необхідність створення ефективної системи контролю паливної індустрії.

Для вирішення існуючих проблем необхідно насамперед розробити прозору систему контролю паливної індустрії, залучити зовнішні інвестиції для відбудови ще одного НПЗ та модернізувати діючі два НПЗ, посилити контроль над ціноутворенням на паливо та налагодити ефективну роботу Антимонопольного Комітету України.

Задля підвищення продуктивності роботи нафтовидобувних підприємств необхідно використати сучасні технології процесу нафтовидобування, що активно використовуються за кордоном.

ВИСНОВКИ

Підсумовуючи всю кваліфікаційну роботу, слід зазначити, що в процесі дослідження вдалось виконати всі поставлені завдання. Зокрема перевірено та доказано існування ринкових змов на ринку роздрібного продажу моторного палива, визначено основні проблеми на ринку нафтовидобування, нафтопереробки та роздрібного продажу палива та сформовано комплекс дій щодо зменшення існуючих проблем.

Насамперед слід зазначити, що ціноутворення це процес, який залежить від великої кількості факторів, теоретичні основи ціноутворення допомагають у загальному окреслити стратегію встановлення та зміни цін. Для формування максимально точної та економічно ефективної стратегії ціноутворення окремого продукту, потрібно дослідити структуру ринку, прямі та непрямі фактори впливу на ціну та досвід конкурентів. Невід'ємною частиною ефективного ведення бізнесу є постійний аналіз реакції споживачів на встановлені ціни та маркетингову стратегію. Також важливо проаналізувати те, як споживач усвідомлює цінність продукту, яку формує компанія.

Завдяки аналізу публікацій на сайтах міністерств, інформаційних агентств та досліджень вітчизняних та іноземних вчених, було сформовано список факторів впливу на роздрібну ціну моторного палива. На ціну впливають: ціни на нафту, курс гривні щодо американського долара, сезонність попиту на паливо, витрати на забезпечення усіх етапів процесу нафтовидобування, нафтопереробки, та роздрібного продажу, податкові відрахування, транспортні витрати, тощо. Існування факторів непрямого впливу на ціноутворення таких, як незаконний імпорт, експорт та нелегальний роздрібний продаж пального, підтверджують важливість вдосконалення державного контролю над усіма, переліченими вище, процесами.

Аналізуючи індустрію нафтовидобування, нафтопереробки та роздрібного продажу моторного палива, вдалось виділити основні проблеми

індустрії та підтвердити доцільність проведення аналізу кореляцій між цінами на нафту та бензин.

Аналізуючи вихідні дані економетричного дослідження, було підтверджено наявність ринкової влади. Якщо порівняти коефіцієнти кореляції між закупівельною ціною на нафту та роздрібною ціною на бензин ринків України та США, можна зробити висновок, що проблема наявності ринкових змов при ціноутворенні дуже сильно впливає на кінцеву ціну на моторне паливо в Україні. Цей висновок ставить проблему неконкурентного ціноутворення на паливо в рівень з іншими серйозними проблемами, такими як незаконний імпорт та експорт нафти та нафтопродуктів, необхідність реконструкції НПЗ та відсутність ефективного державного контролю всього паливно-енергетичного комплексу України.

Для вирішення основних проблем паливної індустрії України, необхідно насамперед забезпечити ефективний державний контроль усіх процесів, що відбуваються на ринку імпорту та експорту нафти та нафтопродуктів та на ринку роздрібного продажу моторного палива. Після виконання цієї обов'язкової умови слід залучити інвестиції для реконструкції і модернізації НПЗ та впровадити сучасні технології нафтовидобування. Таким чином, український ринок поступово зменшить залежність від імпортової нафти та нафтопродуктів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Pricing in Marketing [Електронний ресурс] // 1. – 2019. – URL: <https://businessjargons.com/pricing-in-marketing.html>.
2. Сосунова Л. А. Стратегии конкуренции в розничной торговле нефтепродуктами / Лильяна Алексеевна Сосунова. – 2017. – №1. – С. 17–21.
3. Паливний ринок України в умовах невизначенності [Електронний ресурс] // 1. – 2018. – URL: <http://www.democrasyhouse.com.ua/ua/2018/ukraines-fuel-market-in-turmoil-trends-and-key-players/>.
4. Rimantas Š. Oil refining challenges in Ukraine [Електронний ресурс] / Šikas Rimantas // 1. – 2019. – URL: <https://sites.utu.fi/bre/oil-refining-challenges-in-ukraine/>.
5. Ціни на бензин, дизпаливо, газ на АЗС України [Електронний ресурс] // 1. – 2020. – URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/markets/fuel/2020-04/>.
6. Індекс інфляції в Україні 2020 [Електронний ресурс] // 1. – 2020. – URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/index/inflation/>.
7. Analysis of the oil and petroleum market in ukraine [Електронний ресурс] // 1. – 2018. – URL: <http://journals.nubip.edu.ua/index.php/Zemleustriy/article/download/11590/10371>.
8. Правда про бензинові ціни: механіка штучного підвищення [Електронний ресурс] // 1. – 2009. – URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2009/06/23/197295/>.
9. Поводження з промисловими відходами нафтогазової галузі, бурові відходи як вторинний матеріальний чи енергетичний ресурс [Електронний ресурс] // 1. – 2020. – URL: <https://ecolog-ua.com/news/povodzhennya-z-promyslovymy-vidhodamy-naftogazovoyi-galuzi-burovi-vidhody-yak-vtorynnyu>.

10. У 2019-му році Україна видобула менше газу і більше нафти [Електронний ресурс] // 1. – 2020. – URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/02/7/656807/>
11. Топалов М. Газ для авто б'є рекорди: що буде з цінами і чи не "програє" бензин [Електронний ресурс] / Микола Топалов // 1. – 2019. – URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2019/02/13/645231/>.
12. Sivak M. How crude-oil prices influence gasoline prices [Електронний ресурс] / Michael Sivak // 1. – 2018. – URL: <https://www.greencarcongress.com/2018/05/20180531-sivak.html>.
13. A dangerous energy policy: Ukraine, despite war, is making itself dependent on Russian oil [Електронний ресурс] // 1. – 2017. – URL: <https://energypost.eu/15647-2/>.
14. Kosakowski p. What determines oil prices? [електронний ресурс] / paul kosakowski // 1. – 2020. – URL: <https://www.investopedia.com/articles/economics/08/determining-oil-prices.asp>.
15. 8 ways the oil and gas industry is making better use of sustainable technologies [електронний ресурс] // 1. – 2018. – URL: <https://www.worldfutureenergysummit.com/wfes-insights/8-ways-the-oil-and-gas-industry-is-making-better-use-of-sustainable-technologies#/>.
16. Niemov y. Gasoline under the pressure of cheap gas: thanks for being alive? Источник: <https://kosatka.media/en/category/blog/news/benzin-pod-davleniem-deshevogo-gaza-spasibo-cto-zhivoy> [електронний ресурс] / yurii niemov // 1. – 2019. – URL: <https://kosatka.media/en/category/blog/news/benzin-pod-davleniem-deshevogo-gaza-spasibo-cto-zhivoy>.
17. 5 Behavioral Economics Principles Marketers Can't Afford to Ignore [Електронний ресурс] // 1. – 2018. – URL: <https://www.forbes.com/sites/piyankajain/2018/03/01/5-behavioral-economics-principles-for-marketeers/#369fa23f28eb>.

18. Weaver B. 7 pricing models – and which you should choose [Електронний ресурс] / Brad Weaver // 1. – 2017. – URL: <https://www.creativebloq.com/advice/7-pricing-models-and-which-you-should-choose>.
19. Jaureguiberry F. An Analysis of Strategic Price Setting in Retail Gasoline Markets : дис. Докт. Ек. Наук / Jaureguiberry Florencia – Santa Monica, 2010. – 161 с
20. Яхно Т. П. Вітчизняний ринок автомобільного пального в системі міжгалузевих зв'язків економіки України / Тарас Петрович Яхно. // 8. – 2013. – С. 33–36.
21. How Gas Prices Affect The Economy [Електронний ресурс] // 1. – 2020. – URL: <https://www.investopedia.com/financial-edge/0511/how-gas-prices-affect-the-economy.aspx>.
22. Гієнко С. Price Relationships Between Crude Oil And Retail Fuel In Ukraine / Сергій Гієнко. // 1. – 2009.
23. Індекс інфляції в Україні 2020 [Електронний ресурс] // 1. – 2020. – URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/index/inflation/>.
24. Індекс реальної заробітної плати [Електронний ресурс] // 1. – 2020. – URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/labour/salary/index/>.
25. Can Electric Cars Replace Gas Guzzlers? [Електронний ресурс] // 1. – 2020. – URL: <https://www.investopedia.com/articles/personal-finance/051515/can-electric-cars-replace-gas-guzzlers.asp>.
26. Crude Oil WTI Futures Historical Data [Електронний ресурс] // 1. – 2020. – URL: <https://www.investing.com/commodities/crude-oil-historical-data>.
27. What Is the Relationship Between Oil Prices and Inflation? [Електронний ресурс] // 1. – 2020. – URL: <https://www.investopedia.com/ask/answers/06/oilpricesinflation.asp>.
28. Голубева О. Collapse in oil prices + coronavirus: Consequences of global crisis for Ukraine [Електронний ресурс] / Олена Голубева // 1. – 2020. – URL:

<https://112.international/finance/collapse-in-oil-prices--coronavirus-consequences-of-global-crisis-for-ukraine-49414.html>.

29. Coronavirus hurts foreign investors, but cheaper oil, petrol for Ukraine [Електронний ресурс] // 1. – 2020. – URL: <https://www.kyivpost.com/business/business-update-march-10-coronavirus-hurts-foreign-investors-but-cheaper-oil-petrol-for-ukraine.html>.
30. Статистична інформація за січень - грудень 2018 року [Електронний ресурс] // 1. – 2019. – URL: http://mpe.kmu.gov.ua/minugol/control/uk/publish/article?Art_id=245340530&cat_id=35081.