

УДК 339.562:665.7(477)

Дронова А. Ю.

## АНАЛІЗ ПОСТАВОК ПАЛЬНОГО НА РИНКУ НАФТОПРОДУКТІВ УКРАЇНИ: ІМПОРТНИЙ АСПЕКТ

*Анотація. Розглянуто сучасну ситуацію на ринку нафтопродуктів України. Визначено основних гравців ринку та проаналізовано джерела забезпечення сировиною підприємств роздрібною ринку пального України.*

*Анотация. Рассмотрена современная ситуация на рынке нефтепродуктов Украины. Определены основные игроки рынка и проанализированы источники обеспечения сырьем предприятий розничного рынка топлива в Украине.*

*Annotation. The present situation in the oil market of Ukraine is described. The main players in the market are considered and the sources of raw material supply of retail fuel market in Ukraine are analyzed.*

*Ключові слова: нафтопродукти, роздрібний ринок нафтопродуктів, імпорт пального, імпорнтний коефіцієнт.*

Україна належить до країн з ємним внутрішнім ринком нафтопродуктів і потужними традиціями нафтопереробки, вона має надлишкові нафтопереробні потужності, потенційно здатні виробляти конкурентоспроможну експортну продукцію. Проте нафтопереробний сектор України є критично імпортозалежним і фактично неконтрольованим з боку держави внаслідок приватизації найкрупніших нафтопереробних заводів (НПЗ) (73 % загальних потужностей), відсутності належного контролю над виконанням власниками приватизованих НПЗ їх інвестиційних зобов'язань, неналежного управління державними пакетами акцій, відсутності стратегічних запасів нафти та/або нафтопродуктів [1, с. 15].

Проблемам забезпечення українського ринку нафтопродуктів необхідним обсягом імпорту присвячені роботи Бурлаки В. Г., Вербинського В. В., Дорошкевича А. З., Земляного М. Г., Рязова Т. В., Саприкіна В. Л., Шевцова А. І., Шпака О. Г. та ін.

У 2009 році структура внутрішнього споживання на ринку нафтопродуктів України (табл. 1) майже не змінилася, лідируючі позиції займають бензини моторні та дизельне паливо. У 2009 році обсяг споживання бензинів, порівняно з 2008 роком, зменшився на 395,60 тис. т і склав 4 362 тис. т. Обсяг споживання дизельного палива теж зменшився порівняно з 2008 роком на 829,7 тис. т.

Структура споживання світлих нафтопродуктів в Україні складається з обсягу виробництва пального на вітчизняних нафтопереробних заводах (НПЗ) і газопереробних заводах (ГПЗ) для внутрішнього споживання та обсягу імпорту. У 2009 році український ринок бензинів був на 64,72 %, а це 2 823,1 тис. т, забезпечений за рахунок власної продукції і на 35,28 % – за рахунок імпорту. На ринку дизельного пального обсяг імпорту склав 39,27 % при загальному обсягу споживання в 4 942,7 тис. т. Збільшення обсягів власного забезпечення ринку нафтопродуктів свідчить про те, що вітчизняні НПЗ конкурують з імпортом.

Таблиця 1

Структура внутрішнього споживання світлих нафтопродуктів в Україні протягом 2008 – 2009 рр.\*

Показники	2008				2009			
	Бензин		Дизельне паливо		Бензин		Дизельне паливо	
	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%
Виробництво на НПЗ і ГПЗ України (без експорту)	2719,60	57,16	2757,50	47,77	2823,10	64,72	3001,50	60,73
Імпорт	2038,00	42,84	3014,90	52,23	1538,90	35,28	1941,20	39,27
Споживання	4757,60	100,00	5772,40	100,00	4362,00	100,00	4942,70	100,00

Примітка: \* Складено й розраховано за даними роботи [2].

Аналіз даних свідчить, що протягом 2008 – 2009 років споживання світлих нафтопродуктів в Україні становило: бензинів – 4 661 тис. т у 2009 році (проти 5 015 тис. т у 2008 році); дизельного палива – 5 089 тис. т у 2009 році (проти 5 841 тис. т у 2008 р.). У 2009 році в Україні спостерігалася тенденція до зниження обсягів споживання бензинів і дизельного палива на 354 тис. т та 752 тис. т відповідно. Зниження обсягів споживання бензину моторного у 2009 році на 7,06 % відбулося за рахунок скорочення попиту майже на всі марки бензину.

У той же час у структурі споживання бензинів, крім зниження обсягів споживання бензинів марок А-98, А-95 на 184 тис. т і марки А-76/80 на 220 тис. т, спостерігається і збільшення споживання на 50 тис. т на бензин марки А-92. Так, споживання у 2009 році бензину А-98, А-95 становило 2 443 тис. т, А-76/80 – 787 тис. т, а А-92 – 1 431 тис. т.

У 2009 році структура наповнення ринку нафтопродуктів України помітно змінилася. Зусиллями двох заводів (загалом великих виробництв в Україні сім: шість нафтопереробних і один газопереробний заводи) переробка нафти на вітчизняних НПЗ збільшилася на 6,1 % (табл. 2) [3].

Таблиця 2

Виробництво основних нафтопродуктів на НПЗ та ГПЗ України у 2009 р. (тис. т)\*

Продукція	Обсяги виробництва нафтопродуктів, тис. т													
	Лисичанський НПЗ		Кременчуцький НПЗ		Одеський НПЗ		Дрогобицький НПЗ		Надвірнянський НПЗ		Шебелинський ГПЗ		Усього, тис. т	
	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%		
Обсяг переробки	4952,8	43,04	3188,8	27,71	2051,6	17,83	422,9	3,67	155,3	1,35	736,2	6,40	11507,6	
Бензини, усього	1519,8	45,02	1027,7	30,44	270,2	8,00	99,9	2,96	34,1	1,01	424,4	12,57	3376,1	
А-76/80	13,2	4,29	72,8	23,68	3,5	1,14	19,6	6,38	1,7	0,55	196,6	63,96	307,4	
А-92	768,9	54,34	485,0	34,28	48,3	3,41	44,5	3,15	17,2	1,22	51	3,60	1414,9	
А-95	737,7	44,61	469,9	28,42	218,3	13,20	35,8	2,16	15,2	0,92	176,8	10,69	1653,7	
Дизельне паливо	1386,4	40,17	1014,2	29,39	659,0	19,09	146,2	4,24	55,6	1,61	189,9	5,50	3451,3	
Мазут	1200,7	47,50	552,8	21,87	541,4	21,42	124,4	4,92	27,9	1,10	80,7	3,19	2527,9	

Примітка: \* Складено й розраховано за даними роботи [3].

Згідно з даними табл. 2, найбільший обсяг нафти було перероблено на Лисичанському НПЗ – 4 952,8 тис. т, що складає 43,04 % від загального обсягу переробки в Україні. Другим за обсягом переробки у 2009 році став Кременчуцький НПЗ, який переробив 3 188,8 тис. т (27,71 %). Третім за обсягом став Одеський НПЗ, який переробив 2 051,6 тис. т нафти (17,83 %). Інші підприємства галузі, такі, як Шебелинський ГПЗ, Надвірнянський та Дрогобицький НПЗ, переробили 736,2 тис. т, 155,3 тис. т та 422,9 тис. т відповідно.

У структурі виробництва нафтопродуктів лідируючі позиції займають різні НПЗ, залежно від специфіки та рівня модернізації виробництв, якості нафти, яка була поставлена і переробляється на підприємстві. Так, у загальному виробництві бензинів лідером галузі є Лисичанський НПЗ, який виробляє 45,02 % від загального обсягу бензинів.

Головним виробником бензину марки А-76/80 є Шебелинський ГПЗ, який займає частку ринку в 63,96 %. Обсяг виробництва А-92 в 2009 році складає 768,9 тис. т, при цьому 54,34 % є продукцією Лисичанський НПЗ, який також є лідером у виробництві бензину марки А-95, частка якого складає 44,61 % при загальному випуску цього бензину в 737,7 тис. т. Основний обсяг дизельного палива і мазуту виробляють на Лисичанському НПЗ, частка ринку якого складає 40,17 та 47,5 % відповідно.

За останні роки в Україні не створені об'єктивні умови для збільшення обсягу виробництва високоякісних нафтопродуктів. Протягом 2006 – 2007 рр. Херсонський і Одеський НПЗ були зупинені на реконструкцію, не закінчені ще роботи з модернізації установок і на інших нафтопереробних підприємствах. Херсонський НПЗ з 2008 року знаходиться на реконструкції. З метою ліквідації дефіциту моторних палив в Україні велика частина їх імпортується. В основному моторні палива поставляються з Росії, Румунії, Литви та Білорусії.

У зв'язку з тим, що Україна не може повністю вдовольнити внутрішній попит на ринку нафтопродуктів, вона використовує поряд з імпортом сирової нафти імпорт готових нафтопродуктів. Обсяги імпорту основних нафтопродуктів в Україну протягом 2006 – 2009 рр. подано в табл. 3.

Таблиця 3

### Динаміка імпорту нафти та нафтопродуктів в Україну\*

Нафтопродукти	Обсяг імпорту, тис. т						
	2006	2007	Приріст у 2007 р.	2008	Приріст у 2008 р.	2009	Приріст у 2009 р.
Нафта	10467,9	10005,6	-462,3	6436,6	-3569,0	7439,8	1003,2
Бензин	1110,7	1204,8	94,1	2202,0	997,2	1675,3	-526,7
Дизельне паливо	1871,5	2159,3	287,8	3242,4	1083,1	2157,2	-1085,2

Примітка: \* Складено й розраховано за даними роботи [4].

В обсязі імпорту нафти в Україну до 2009 року спостерігалось зменшення імпорту сировини і тільки у 2009 році приріст порівняно з 2008 роком склав 1 003,2 тис. т. В обсязі ж імпорту бензину спостерігалася інша ситуація, у 2009 році він зменшився на 526,7 тис. т, при тому що у 2008 році спостерігався приріст в 997,2 тис. т. Майже така ситуація притаманна й дизельному паливу, обсяг якого зменшився на 1 085,2 тис. т.

У зв'язку зі значним обсягом імпорту в загальному обсязі споживання нафтопродуктів в Україні, вважаємо, що необхідно оцінювати залежність вітчизняного ринку нафтопродуктів від імпорту. Для цього доцільно використовувати імпортний коефіцієнт, який пропонуємо визначати за допомогою формули:

$$K_{im} = \frac{Q_{i.n.}}{Q_{v.v.} - Q_{e.n.} + Q_{i.n.}} \times 100 \% ,$$

де  $K_{im}$  – імпортний коефіцієнт;

$Q_{i.n.}$  – обсяг нафтопродуктів, які імпортовані;

$Q_{v.v.}$  – загальний обсяг нафтопродуктів, які вироблені на підприємствах країни;

$Q_{e.n.}$  – обсяг нафтопродуктів, які вироблені на експорт.

На основі даних балансу бензину моторного і дизельного палива у 2008 – 2009 рр. (табл. 4) проводимо розрахунок коефіцієнта і результати заносимо в табл. 5.

Таблиця 4

### Баланс світлих нафтопродуктів у Україні у 2008 – 2009 рр.

Показники	2008		2009	
	Бензин	Дизельне паливо	Бензин	Дизельне паливо
Виробництво на НПЗ і ГПЗ України	2927,4	3371,9	3034,9	3519
Імпорт	2038	3014,9	1538,9	1941,2
Експорт	207,8	614,4	211,8	517,5
Баланс	4757,6	5772,4	4362	4942,7

Примітка: \*Складено й розраховано за даними роботи [2].

Таблиця 5

### Розрахунок імпортного коефіцієнта постачання нафтопродуктів

Основні нафтопродукти	2008	2009
Бензин	42,84	35,28
Дизельне паливо	52,23	39,27

Згідно з розрахунками табл. 5, вітчизняний ринок нафтопродуктів характеризується великою залежністю від імпортних товарів нафтопереробки, в першу чергу це стосується бензину та дизельного палива. У 2009 році на ринку світлих нафтопродуктів спостерігається зменшення коефіцієнта залежності від імпортних товарів. Так, залежність від імпортного бензину на ринку в 2009 році зменшилась і склала 35,28 % (проти 42,84 % в 2008 р.) і, у свою чергу, залежність споживання від обсягів імпорту дизельного палива склала 39,27 % проти 52,23 % у 2008 році. Це свідчить про те, що вітчизняні НПЗ відвоюють частку ринку пального у виробників імпортової продукції.

Практично всі найбільші роздрібні оператори закуповують нафтопродукти з одних джерел. Основні обсяги імпортного бензину поставляються з Литви, Румунії, Білорусі, Польщі і Болгарії, дизпалива – з Росії, Білорусі, Литви, Туркменістану і Казахстану. Українські нафтопродукти поставляються на найбільші мережі АЗС з Лисичанського, Одеського й Кременчуцького НПЗ. Так, на мережах АЗС, які знаходяться під керівництвом групи "Приват" ("Укрнафта", "Авіас", "Сентоза", ANP) загалом представлені палива, передусім, вітчизняного виробництва. На АЗС ТОВ "ТНК-ВР Коммерс" здійснюється реалізація Лисичанського НПЗ. На інших великих мережах АЗС асортимент постачальників імпортних нафтопродуктів представлений більш широко.

Таким чином, незважаючи на потужності нафтопереробки, на ринку нафтопродуктів України час від часу виникають паливні кризи, особливо в період осінніх та весняних польових робіт. Кризове становище характеризується зменшенням обсягу переробки нафти і зниженням кількості нафтопродуктів. Таку ситуацію стабілізують імпортні поставки як сирової нафти, так і готових нафтопродуктів. Більша частка роздрібних операторів АЗС закуповують нафтопродукти з одних джерел. Основні обсяги імпортного бензину поставляються з Литви, Румунії, Білорусі, Польщі і Болгарії, дизпалива – з Росії, Білорусі, Литви, Туркменістану і Казахстану. Українські нафтопродукти поставляються на найбільші мережі АЗС з Лисичанського, Одеського й Кре-

менчуцького НПЗ. Головними зарубіжними постачальниками бензину і дизпалива до України стали литовська "Мажейко Нафта" і Мозирській НПЗ у Білорусі.

**Література:** 1. Нафтопереробна промисловість України: стан, проблеми і шляхи розвитку [Електронний ресурс] // Національна безпека і оборона. – 2006. – № 3 (75). – Режим доступу : <http://razumkov.org.ua>. 2. Зимний Л. Янус на заправці. Підсумки 2009 року / Л. Зимний // "Газ і нафта" Енергетичний бюлетень. – 2010. – № 2. – С. 18–20. 3. Куюн С. "Єврочемпіонат" для української нафтопереробки [Електронний ресурс] / С. Куюн // Дзеркало Тижня. – 2010. – № 2 (781). – Режим доступу : <http://www.dt.ua/2000/2229/68302/>. 4. Поднять отрасли [Електронний ресурс] // Нефтерынок. – 2010. – Режим доступа : [www.nefteryнок.info](http://www.nefteryнок.info).

Стаття надійшла до редакції  
22.11.2010 р.

УДК 658.015

**Бахурець О. В.**

## БІЗНЕС-МОДЕЛІ ВИРОБНИЧО-ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГІВ ПРИ ФОРМУВАННІ КООПЕРАЦІЙНИХ ЗВ'ЯЗКІВ

*Анотація.* Наведено бізнес-моделі виробничо-логістичних ланцюгів при формуванні коопераційних зв'язків компенсаційного типу. Запропоновані методи і прийоми побудови цих моделей дозволяють формалізувати опис потокових процесів, дають можливість системного дослідження реорганізації ланцюгів синхронно з оптимізацією таких процесів.

*Аннотация.* Представлены бизнес-модели производственно-логистических цепей при формировании кооперационных связей компенсационного типа. Предложенные методы и приемы построения этих моделей позволяют формализовать описание потоковых процессов, дают возможность системного исследования реорганизации цепей синхронно с оптимизацией этих процессов.

*Annotation.* Business models of industrial logistical chains at formation of cooperation communications of compensatory type are presented. The offered methods and reception of construction of these models allow to formalize the description processes, give the chance of system research of reorganization of chain synchronously with optimization of these processes.

*Ключові слова:* виробничо-логістичний ланцюг, виробнича кооперація, бізнес-моделі, коопераційні зв'язки.

Сучасний розвиток виробництва і логістики розглядається, насамперед, з позиції практичного впровадження принципів стратегічної кооперації – орієнтації всіх учасників виробничо-логістичних ланцюгів (ВЛЛ) на безперечне спільне виконання потреб і вимог кінцевого споживача, спеціалізації їх ключових компетенцій та розвитку корпоративних інформаційних систем. Практичного значення набуває впровадження принципів взаємодії, синхронізації

основних бізнес-процесів, що пов'язують підприємства й організації у коопераційні ВЛЛ, та опис всіх дій, які відносяться до отримання замовлень серед всіх учасників таких ланцюгів: постачальників, виробників, дистриб'юторів та кінцевих споживачів. Це відкриває принципово нові можливості та джерела підвищення ефективності підприємницької діяльності промислового підприємства.

Теоретичною та методологічною основою досліджень, що пов'язані з проблемами кооперації учасників ВЛЛ, є наукові роботи провідних економістів у сфері менеджменту ланцюгів поставок Д. Бауерсокса, Х. Вільдемманна, Б. Геллінграта, Б. Геттінга, С. Кайзера, Д. Клосса, Є. Крикавського, А. Куна, Д. Ламберта, Б. Міротіна, А. Некрасова, Х. Стадтлера, Д. Стока, А. Харрісона, М. Хрістофера, Й. Шеффа.

Слід відзначити роботи В. Дибської, Д. Іванова, С. Нагловського та В. Щербаківа [1 – 4], де виносяться на обговорення окремі питання, пов'язані з теорією і практикою так званої коопераційної логістики. При цьому до найбільш складних проблем дослідники відносять правильне визначення і розподіл між учасниками кооперованих ВЛЛ необхідних для їх функціонування матеріальних, інформаційних й фінансових ресурсів та встановлення величини потреб у проміжних та кінцевих продуктах. У цьому зв'язку Д. Іванов відзначає, що існує певна неузгодженість розуміння сутності бізнес-моделювання потоків ресурсів у межах певних кооперованих виробничо-логістичних структур [2]. На його думку така ситуація обумовлюється, по-перше, недостатнім науковим відпрацюванням теоретичних основ організації й управління складними коопераційними міжвиробничими структурами, відсутністю класифікації об'єктів тощо, а по-друге – певною абстрактністю існуючих результатів досліджень внаслідок відсутності інтегрованих формальних методів і моделей, що враховують специфіку складних систем управління потоковими процесами. У свою чергу, це призводить до відсутності єдності позицій у розумінні результатів виробничо-логістичної діяльності підприємства при формуванні й розвитку коопераційних зв'язків (К-зв'язків) та сфери застосування існуючих науково-методичних підходів.

Недостатнє врахування міжвиробничих К-зв'язків, комплексного характеру оптимізації виробничих й логістичних процесів призводить до помилок у розробці й реалізації перспективних планів розвитку галузі і національної економіки в цілому [5; 6]. А відтак визначення рівнів споживання різних видів сировини, об'ємів виробництва кінцевої і проміжної продукції, вибір варіантів реконструкції і розширення діючих підприємств, варіантів та місць будівництва нових підприємств, найбільш вигідних схем поставок і перевезень, а також розрахунок собівартості, капітальних витрат та складських і транспортних витрат – усі ці розрахунки отримують найбільш правильне обґрунтування при розгляді тієї чи іншої багатофункціональної виробничої коопераційної структури.

У цих умовах актуальним є встановлення науково-методичних підходів до формування й утримання конкурентних переваг за рахунок встановлення нових резервів підвищення ефективності виробництва і логістики через посилення міжфункціональної кооперації всіх видів діяльності, що пов'язані з бізнес-моделюванням потокових виробничо-господарських процесів, які відбуваються як на підприємстві, так і в зовнішньому середовищі. Такий підхід визначив вибір теми та основу мету дослідження – подальший розвиток теоретичних основ бізнес-моделювання ВЛЛ за умов формування К-зв'язків різної складності.

Для досягнення поставленої мети у роботі були сформувані та вирішені такі завдання:

визначити вихідні науково-методичні положення бізнес-моделювання ВЛЛ при формуванні К-зв'язків; дослідити питання побудови бізнес-моделей ВЛЛ при формуванні К-зв'язків різної складності.

Сутність вирішення сформульованих завдань визначається так: