

ВПЛИВ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА НА ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАЛИВНОГО РИНКУ УКРАЇНИ

Наскальна Аліна Володимирівна, магістрант
КПІ ім. Ігоря Сікорського
Київ, Україна
ORCID ID 0009-0009-8652-9450
e-mail: naskalnaal@gmail.com

Трофименко Олена Олексіївна, д.е.н., професор
КПІ ім. Ігоря Сікорського
Київ, Україна
ORCID ID 0000-0002-2339-0377
e-mail: trofymenko.olena@lil.kpi.ua

Діагностика зовнішнього середовища підприємств є одним з ключових аспектів стратегічного планування, оскільки дозволяє виявити чинники впливу зовнішнього середовища на підприємство. Паливний ринок України характеризується динамічними змінами, зумовленими економічними, соціальними, політичними та технологічними чинниками. Для забезпечення стабільної роботи підприємств паливного ринку важливо визначити ключові показники зовнішнього середовища, що надасть змогу сформулювати стратегії для адаптації до змін та загроз.

До 2022 року Україна значною мірою залежала від імпорту нафтопродуктів із сусідніх країн. У 2021 році споживання бензину склало 2,39 млн тонн, а дизельного пального – 8,1 млн тонн [1]. Частка внутрішнього виробництва бензину становила 46%, а дизельного пального – лише 14%. Решта обсягів забезпечувалися імпортом: 42% бензину надходило з Білорусі, 11% – із Литви, тоді як росія забезпечувала 26% дизельного пального. Логістика спиралася на економічно вигідні маршрути: трубопроводи, залізницю та морські перевезення [2].

Однак із початком повномасштабного вторгнення росії ситуація докорінно змінилася. Російські атаки знищили близько 30% нафтобаз України, порти Чорного моря були заблоковані, а поставки з росії та Білорусі повністю припинилися. Дефіцит пального досяг критичного рівня навесні 2022 року. Для порівняння, якщо у 2021 році середня ціна на бензин становила 28-30 грн/л, дизельне пальне – 27-28 грн/л, а автогаз – 15-16 грн/л, то влітку 2022 року ціни перевищили 50 грн/л на бензин, 55 грн/л на дизель та 40 грн/л на газ автомобільний, у 2024 році ціни досягли рівня 52,5 грн/л на бензин, дизельне паливо становить 49,6 грн/л, а ціна на автогаз – 34,3 грн/л [3].

Україна достатньо швидко диверсифікувала постачання. У 2022 році близько 6 млн тонн пального було імпортовано з країн Європейського Союзу. Польща стала найбільшим постачальником, забезпечивши 38,92% загального імпорту, Румунія – 34,51%, тоді як Угорщина, Словаччина та Молдова разом постачали 26,07%. Однак переорієнтація на нові джерела супроводжувалася значними логістичними труднощами. Різниця в ширині залізничних колій між Україною та ЄС спричиняла затримки, тоді як блокада чорноморських портів змусила переорієнтувати транспортування на Дунайські порти, які мають обмежену пропускну здатність [2].

Одним із ключових викликів стали зростання витрат на транспортування. Якщо перевезення трубопроводами до війни коштувало приблизно 5-8 доларів за тонну, то перевезення автотранспортом у 2022-2023 роках обходилося в 20-25 доларів за тонну. Зростання вартості транспортування збільшувало кінцеву ціну пального.

Соціальні фактори також вплинули на ринок. Зростання цін змусило споживачів змінити звички. За оцінками, частка електромобілів у загальній структурі транспорту України зростала з 0,8% у 2021 році до 1,5% у 2023 році [4]. Крім того, зросла популярність громадського транспорту та альтернативних джерел енергії, таких як біопальне. Однак військові дії призвели до втрати кваліфікованих кадрів у логістичній сфері, що створило додаткові труднощі для підприємств.

Значну роль відіграли політичні фактори. Санкції проти росії та Білорусі спричинили зміщення імпорту на європейські країни, проте інтеграція в європейські стандарти потребу-

вала додаткових інвестицій у модернізацію. Водночас уряд запровадив нові регуляції, зокрема повернув акцизи на пальне, що збільшило витрати підприємств і вплинуло на кінцеві ціни для споживачів.

Технологічні зміни відкривають нові можливості для ринку. Впровадження цифрових систем моніторингу транспортування пального, автоматизація процесів на митниці (електронна черга "єЧерга") і розвиток залізничної інфраструктури сприяли підвищенню ефективності. Однак оновлення інфраструктури потребує значних капіталовкладень, що залишається викликом для багатьох підприємств. Деталізували PEST-фактори у таблиці 1.

Таблиця 1 – PEST-аналіз паливного ринку України.

Фактор	Чинники
Політичні	Тривалий військовий конфлікт: зруйновано 30% нафтобаз, блокада чорноморських портів знизила пропускну здатність на 90%.
	Євроінтеграція: впровадження європейських стандартів якості пального, модернізація обладнання.
	Регуляторні зміни: повернення акцизів та ПДВ (підвищення цін на 13%).
	Митні бар'єри: збільшення часу оформлення вантажів на 20%, запровадження системи "єЧерга".
	Політична напруженість у ЄС: обмеження транзиту через Польщу, вплив на логістику.
	Державні програми: 1,5 млрд грн на модернізацію логістики, субсидії для біопального та електромобільної інфраструктури.
Економічні	Залежність від імпорту: 85% пального імпортовано (6 млн тонн у 2023 році).
	Зростання логістичних витрат: транспортування автотранспортом у 3 рази дорожче за трубопровідні методи.
	Коливання валютного курсу: курс долара визначає ціну на імпортне пальне.
	Динаміка цін: бензин – 47-50 грн/л, дизель – 50-52 грн/л, автогаз – 28-30 грн/л у 2023 році.
	Інфляція: 18% у 2023 році, зниження купівельної спроможності населення на 15%.
	Тіньовий ринок: зростання до 15%, підробка пального через високі податки.
	Інвестиції: 2 млрд грн на розширення пунктів пропуску, 500 млн. грн. на розвиток альтернативного транспорту.
Соціальні	Зміна споживчих звичок: збільшення частки електромобілів до 1,8% у 2023 році, зростання використання громадського транспорту на 12%.
	Соціальна напруженість: подорожчання пального підвищило витрати домогосподарств на транспорт на 20%.
	Кадрові виклики: дефіцит логістичних працівників (-18%) через міграцію.
Соціальні	Екологічні тренди: 25% споживачів віддають перевагу біопальному.
	Альтернативні джерела: 10% населення використовують сонячні панелі чи вітрові генератори.
	Громадський контроль: 35% споживачів активно моніторять акції на пальне.
	Державна підтримка: компенсації для соціально вразливих груп, субсидії на електротранспорт.
Технологічні	Цифровізація логістики: впровадження "єЧерга", зменшення втрат пального на 10%.
	Модернізація інфраструктури: 40% нафтобаз оновлено, розширення Дунайських портів на 20%.
	Розвиток біопального: частка біопального досягла 3,5% ринку, інвестиції зросли на 30%.
	Автоматизація процесів: використання роботизованих платформ, автоматизованих систем зберігання (зниження витрат на 15%).
	Екологічні технології: системи збору випарів на нафтобазах скоротили втрати на 5%.
	Старіння інфраструктури: понад 30% логістичних об'єктів потребують модернізації.

Складене за даними [2]

Зовнішнє середовище українського ринку пального залишається надзвичайно складним. Політична нестабільність, економічні труднощі, соціальні зміни та технологічні викли-

ки формують нові умови, до яких підприємства повинні адаптуватися. Стратегічна орієнтація на диверсифікацію постачань, використання інноваційних рішень та оптимізацію логістики є ключовими для забезпечення стабільної діяльності й конкурентоспроможності на ринку.

Література:

1. Харчук, О. Г., & Колотвін, Р. Ю. (2023). Логістичні проблеми в Україні щодо забезпечення енергоносіями в період 2021–2023 років. Трансформаційна економіка, 3(03), стаття 10. <https://doi.org/10.32782/2786-8141/2023-3-10>
2. Укрінформ. (2023). Дефіцит автогазу та створення запасів пального: Що чекає на український паливний ринок. <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3791283-deficit-avtogazu-ta-stvorennazapasiv-palnogo-so-cekae-na-ukrainskij-palivnij-rinok.html>
3. Minfin. (2024). Ціни на автомобільний скраплений газ в Україні. <https://index.minfin.com.ua/ua/markets/fuel/lpg/>
4. Opendatabot. (2023). Аналітика ринку електромобілів в Україні. <https://opendatabot.ua/analytics/electrocars-2023-12>

ІНТЕГРАЦІЯ ЛАНЦЮГІВ ВАРТОСТІ ПРОДУКЦІЇ ПЕРЕРОБНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В ГЛОБАЛЬНІ ЛАНЦЮГИ

Андрій Саченко, аспірант, асистент кафедри економічної кібернетики
Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського», Україна
ORCID ID: 0009-0009-1861-8064
e-mail: Sachenko.Andrii@lkl.kpi.ua

Тенденція до енергозбереження та популярність зеленого будівництва створює потенційний ринок для українських підприємств. Українські підприємства скляної галузі можуть інтегруватися в такі перспективні товарні групи, як енергоефективне скло для будівництва, враховуючи зростання урбанізації та популярність енергоефективних технологій у будівництві [1].

Розглянемо інтеграцію ланцюгів вартості продукції переробної промисловості в глобальні ланцюги на прикладі *створення ланцюга вартості енергозберігаючого скла* включає різні етапи, від постачання ресурсів до утилізації скла. Виробничий ланцюг включає постачання ресурсів, виробництво скла, переробка та виготовлення продукції, контроль якості, зберігання та доставка, оптова та роздрібна торгівля, експорт, збірка скляних виробів, промислова переробка скла, утилізація. Ключові учасники цього ланцюга включають компанії, які постачають електроенергію та газ, постачальників сировини, постачальників хімікатів, постачальників логістичних послуг, компанії, що надають технічну підтримку та технічне обслуговування обладнання, компанії, що постачають технології та інновації, банки та інші фінансові установи, торгово-промислові палати, науково-дослідні інститути, а також компанії з промислової переробки енергозберігаючого скла.

Ці суб'єкти працюють в еко-індустріальних парках, щоб забезпечити ефективне та стає виробництво енергозберігаючого скла, беручи до уваги якість, економічну ефективність та екологічні аспекти. Слабкі сторони у виробництві енергозберігаючого скла в Україні полягають у тому, що високий рівень необхідних початкових інвестицій на етапі будівництва заводів ускладнює виходження на ринок національних виробників. Доступність кредитних ресурсів та інвестиційного клімату країни визначають успіх залучення іноземних інвестицій. Україна поки що не має механізмів страхування військових ризиків для промислових підприємств, що ускладнює привабливість країни для інвесторів. Наразі проводиться робота над використанням міжнародного агентства MIGA для залучення інвестицій для будівництва заводів в Україні, проте цей процес ще не має широкого розгляду та підтримки [3].

Потенціал та можливості розвитку ринку енергозберігаючого скла в Україні полягають у зростанні попиту на цей вид продукції. Підвищення уваги до збереження енергоефективності та сталий розвиток економіки створює сприятливе середовище для використання енергозберігаючих технологій. Розвиток нових технологій та постійна інноваційна діяльність в галузі можуть стимулювати попит на енергозберігаюче скло. Окрім того, перегляд асортименту та