

УДК 351:338.2



М. О. Гавриць



Р. В. Нестеренко



О. М. Гавриць

ЗАГРОЗИ НАЦІОНАЛЬНІЙ БЕЗПЕЦІ УКРАЇНИ У СФЕРІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ РИНКУ НАФТОПРОДУКТІВ СЬОГОДНІ Й У ПІСЛЯВОЄННИЙ ЧАС

Завданням статті є визначення загроз національній безпеці через нинішній стан ринку нафтопродуктів та факторів, які впливають на вартість палива в Україні під час війни і формуватимуть ціни в нашій державі та світі у короткостроковій і середньостроковій перспективах. Визначено, що наразі такими факторами є майже повна відсутність на ринку вітчизняного продукту, розрив старих логістичних ланцюжків і проблеми з освоєнням нових логістичних маршрутів постачання палива з Європи, високі світові ціни на нафту та нафтопродукти, нестабільність курсу національної валюти та ризики, які виникли через війну. Розраховано, що справедливою ціною на імпорتنні бензин та дизпаливо на кінець травня – початок червня 2022 року є 45 грн у західних областях та до 50 грн за літр у східних областях. Факторами, які впливатимуть на ціни у найближчому майбутньому, є можлива деблокада морських портів України, постачання нафти та нафтопродуктів із США, країн Центральної Азії та Близького Сходу, постачання сланцевої нафти із США, підвищення конкуренції на ринку та підвищення попиту у результаті закінчення коронакризи.

Ключові слова: національна безпека, нафтопродукти, ринок пального, логістика нафтопродуктів під час війни, дефіцит нафтопродуктів, ціни на нафтопродукти, фактори, що впливають на вартість бензину та дизпалива, ціни на нафту.

Постановка проблеми. Питання формування цін на нафтопродукти в Україні у воєнний час є дуже складним та дискусійним. Немає сенсу бездумно критикувати уряд за введення і наступну відміну держрегулювання ринку, а постачальників – за жадібність, адже на сьогодні існує низка об'єктивних факторів, які зумовлюють дефіцит палива та його високі ціни, що не знімає відповідальності з уряду та постачальників. Очевидно, що така ситуація створює безпосередню загрозу національній безпеці України, адже нестача нафтопродуктів на ринку та їхня вартість, що за час повномасштабного вторгнення Росії зросла у 2-2,5 рази, підвищують ризики як для обороноздатності країни, що зараз особливо актуально, так і для забезпечення нормального функціонування соціальної сфери.

Слід розуміти, що ціни бензину та дизпалива вже ніколи не повернуться до рівня 25 грн за літр, хіба що Україна безкоштовно

© М. О. Гавриць, Р. В. Нестеренко, О. М. Гавриць, 2022

або дуже дешево отримуватиме нафту від Росії з репарацій, а паливо з неї вироблятиметься на Мозирському нафтопереробному заводі (НПЗ), частину потужностей якого нашій державі передасть з репарацій уже Білорусь. Це може стати можливим за певних умов, і українським юристам варто вивчити правові аспекти реалізації такого сценарію, але це точно не відбудеться у найближчі місяці, а паливо для транспорту, особливо для військової техніки, потрібне вже зараз.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У цілому визначення національної безпеки та основні її засади наведені у Законі України «Про національну безпеку України» [1]. Загалом же теоретичні та практичні питання національної безпеки, у тому числі паливно-енергетичної, тільки за останні роки з очевидних причин регулярно порушували багато вчених та спеціалістів цієї сфери, а також і керівництво держави. Так, 14 вересня

2020 року Указом Президента України було затверджено рішення РНБО «Про Стратегію національної безпеки України» [2]. На виконання цього Указу Кабінетом Міністрів у 2021 році було розроблено «Стратегію енергетичної безпеки» [3]. Можна також окремо виділити наукові праці, у яких розглядалися питання щодо енергетичної безпеки України, таких авторів, як Є. А. Бобров [4], А. Л. Вітко [5], А. С. Завербний [6], колективів авторів під керівництвом С. О. Лук'яненка та Н. В. Караєвої [7], О. М. Суходолі [8]. Однак у своїх працях ці автори зі зрозумілих причин не торкалися проблем функціонування ринку нафтопродуктів та цін на паливо під час повномасштабного вторгнення, а також прогнозування динаміки цін у короткостроковому та середньостроковому періоді.

Метою статті є оцінювання загроз національній безпеці через поточний стан ринку нафтопродуктів, а також визначення факторів, які впливають на вартість палива в Україні під час війни і формуватимуть ціни пального в нашій державі та світі у короткостроковій і середньостроковій перспективах.

Виклад основного матеріалу. На вартість палива на вітчизняному ринку впливає низка важливих факторів. Насамперед це те, що майже все споживане сьогодні в Україні паливо має іноземне походження, переважно європейське. Проблема існує вже давно. Незважаючи на те, що проєктні потужності НПЗ України з надлишком достатні не лише для забезпечення всіх її потреб, а й для значних обсягів експорту, на практиці суттєві проблеми з постачаннями з'явилися задовго до війни. Найбільший і найсучасніший Лисичанський НПЗ був у 2012 році зупинений російськими власниками, модернізований Одеський НПЗ, не знайшовши приватного власника, був законсервований Фондом держмайна України ще у 2010 році. Ще три заводи, власники яких заощадили на модернізації вищі за радянські стандарти якості палива, назавжди зупинилися у 2009–2012 роках [9]. Звертає на себе увагу купність дат з 2009 по 2012 роки, напередодні захоплення Росією Криму і вторгнення на Донбас у 2014 році. У результаті із семи НПЗ в Україні вже до кінця 2012 року працювали, хоча і не на повну потужність, тільки два – Кременчуцький і відносно невеликий

Шебелинський, і за минулі 10 років ситуація принципово не змінилася. У 2021 році Україна забезпечувала себе бензином власного виробництва приблизно на 45 % (1 млн т зі спожитих 2,3 млн). Така сама кількість палива була імпортована з Білорусі, 250 тис. т мали литовське походження, і ще близько 50 тис. т – румунське. З дизпаливом ситуація ще гірша: Україна виробила лише близько 1,1 млн т зі спожитих більше ніж 8, що становило близько 14 %. Водночас близько 5 млн т, понад 60 % від спожитого обсягу, було завезено з Білорусі та Росії (близько 3 млн т і понад 2 млн т). Ще понад 1 млн т поставила Литва [10]. Як видно, залежність від постачання з двох країн-агресорів до початку повномасштабного вторгнення залишалася критичною, і ані уряд, ані постачальники та виробники палива не зробили жодних радикальних кроків, щоб цю залежність знизити. Не зроблено це було через те, що ніхто не вірив у вибір Росією настільки апокаліптичного сценарію вторгнення з масштабним залученням Білорусі, як про це вже заявляли в уряді, або для того, щоб не видати ворогові плани підготовки до оборони – окреме питання, але фактом залишається те, що три місяці потому країна все ще має серйозні проблеми з поставками палива. До того ж, за оцінками експертів, паливо з Польщі або Угорщини, наприклад, маючи кращу якість, було дорожче за білоруське та російське всього на 5–10 % [10]. Про це свідчить і те, що до 24 лютого в Україні цілком конкурентоспроможним було литовське паливо, його ціна навіть з урахуванням податків вкладалася в 30–35 грн за літр. Зрозуміло, що воно безпосередньо постачалося залізницею через Білорусь, що зараз неможливо. Однак це свідчить про те, що в основному собівартість європейського палива відрізняється від українського чи білоруського на відсотки, але не в рази. На жаль, маючи працюючі канали постачання з Білорусі та через неї, ніхто не хотів займатися організацією логістики з Європи.

І саме з нею на сьогодні є найбільші проблеми. Доставка нафти та нафтопродуктів в Україну морським шляхом наразі недоступна. Залізничні постачання з Європи, у тому числі з Литви, теоретично все ще можливі через Польщу та інші сусідні країни, але тут великою проблемою стає різна ширина колії європейських та українських залізниць. У Литві та Білорусі, як і в Україні, використовується

«широка» колія на 1520 мм, тоді як більшість країн Центральної та Західної Європи використовують стандартну колію на 1435 мм [11]. Для постачання через Польщу навіть законтрактowanego палива потрібно або переставляти цистерни на інші візки, або перекачувати вміст, що довго, дорого, і для чого не вистачає інфраструктури. Уряд заявив про плани будівництва «вузької» колії спочатку у прикордонних районах для прискорення перевалки вантажів, а потім і по всій Україні, але на перше підуть місяці, а друге стане можливим лише після нашої остаточної перемоги у війні. Крім того, як Литва [12], так і Польща [13] заявили про відмову від російської нафти, що добре як для цих країн з метою забезпечення їхньої енергетичної безпеки, так і для України, оскільки зменшує приплив валюти до Росії, але у короткостроковому періоді це дещо підвищує вартість нафти та нафтопродуктів, що виробляються там і можуть постачатися до України. Принаймні ці країни, напевно, заздалегідь подбали про отримання нафти від альтернативних постачальників та забезпечили відповідну логістику, чого, на жаль, не зробила Україна.

Обсяги виробництва українського палива на сьогодні є мінімальними. Кременчуцький НПЗ вже тричі обстріляли крилатими ракетами, внаслідок чого виробничі потужності та інфраструктура отримали суттєві пошкодження [14]. Значно менший Шебелинський НПЗ було зупинено ще 26 лютого через загрозу обстрілів [15]. Очевидно, що виробництво на них буде відновлено лише після перемоги України у війні, а до того часу дешевого вітчизняного палива українські споживачі не отримають, крім того, що виробляється на міні-НПЗ. Подібні виробництва відкриваються навіть зараз, безпосередньо під час війни. З одного боку, відкриття міні-НПЗ в умовах величезного незадоволеного попиту – це і гарний бізнес-проект, і допомога державі та мільйонам споживачів нафтопродуктів. Їх можна створити сотні по всій Україні, так що навіть у Росії не вистачить ресурсів виявити й ракет обстріляти їх усі, та й економічна доцільність знищення таких дрібних виробництв дорогими і дефіцитними ракетами є сумнівною. Крім того, такі НПЗ зможуть виробляти значно дешевше паливо стандартів ЄВРО-3 та ЄВРО-4, що Кабмін уже дозволив з 17 травня [16], причому якісне паливо ЄВРО-4 чудово підходить не лише для старої сільськогосподарської,

вантажної техніки і, що найважливіше, військової техніки, а й для більшості легкових авто, старших за 10 років. З іншого боку, залишаються питання, звідки такі виробництва беруть сировину, якої вона якості, яку якість має готовий продукт і чому він продається за тими ж цінами, а то і дорожче, ніж імпортоване паливо. Тут необхідний хоча б мінімальний централізований контроль якості готових нафтопродуктів, тому що некондиційне паливо здатне швидко вивести з ладу «ніжну» паливну систему сучасних автомобілів, а вже ціни на них згодом все ж таки відрегулює ринок. У перспективі міні-НПЗ будуть здатні забезпечити відчутну частку ринку відносно недорогим продуктом належної якості. Майбутнє за такими виробництвами, але до кінця війни вони навряд чи зможуть забезпечити більше 10 % потреб України в паливі навіть за наявності підтримки з боку держави, адже у 2021 році вони виробили його лише близько 500 тис. т [17] зі спожитих понад 10 млн.

Важливим фактором є те, що ціни на нафтопродукти зараз рекордно високі не лише в Україні через війну, а й у всьому світі. Причому вони стабільно разом із ціною нафти збільшувалися ще з початку 2021 року, і повномасштабне вторгнення Росії в Україну лише прискорило цей процес. Ціни на нафту зараз теж дуже високі, але все ж таки не рекордні. У 2008 році протягом кількох місяців трималася ціна на барель нафти марки Brent близько 140 дол., а піки були вищими за 180 дол., зараз же середня ціна складає 100–115 дол. за барель з піками в районі 130 дол. [18], причому долар за цей час втратив відчутну частину своєї вартості. Водночас у 2008 році дизель в Європі коштував максимум 1,45 євро за літр (середня ціна EU15, тобто в 15 найбільш розвинених економіках ЄС), а зараз ціна часом перевищує 2 євро. Причому, за даними європейського агентства з охорони навколишнього середовища, частка податків (акциз + ПДВ) у вартості всіх видів палива з 2008 року не зазнала істотних змін, залишившись у середньому на рівні 50–60 % [19]. Щоправда, екологічні норми у Європі за цей час підросли з Євро-4 до Євро-6, що збільшило собівартість виробництва. Проте стандарт Євро-6 був запроваджений ще у 2015 році, а ціни демонструють рекорди з 2021, і особливо – протягом останніх трьох місяців, практично нарівні зі зростанням цін на нафту, а то й перевищуючи його, при тому, що безпосередньо частка вартості нафти у собівартості дизпалива та бензину є доволі невеликою, 20–30 %, а в кінцевій

ціні з урахуванням податків, норми прибутку виробника, витрат і націнок оптових та роздрібних продавців – взагалі становить лише 7–10 % [20].

Якщо взяти як приклад Польщу, з якої до нас на сьогодні надходить лівова частка палива, то роздрібна ціна літра дизеля за період з 21 лютого по 21 березня поточного року в ній зросла з 1,20 євро до 1,65 євро за літр, тобто на 37,5 % [21]. За той самий період барель нафти Brent зріс у ціні з 95,4 дол. до 115,6 дол. (на 21 %), у проміжку на піках досягаючи ціни 128 дол. за барель (максимальне зростання – 34 %) [18], тобто вартість палива на заправках підвищилася навіть суттєвіше, ніж ціна на нафту. Бензин за той же період додав у ціні менше, з 1,19 євро до 1,4 євро за літр (зростання на 17,6 %), але станом на кінець травня «відвоював» позиції, і на цей час коштує навіть дещо дорожче, ніж дизель: 1,58 євро проти 1,55 євро за літр [21]. Відповідно за останні три місяці вартість літра дизпалива загалом зросла на 29 % (з 1,2 євро до 1,55 євро), а бензину – на 32,7 % (з 1,19 євро до 1,58 євро), тоді як нафта Brent підвищилася в ціні з 95,4 дол. до 117,7 дол. за барель (на 23,4 %). Подібна ситуація спостерігається і в інших європейських країнах, і у США. Отже, можна сміливо говорити про серйозні спекуляції на ринках. Водночас, у тій же Польщі навіть з урахуванням зниження податків серйозно збільшилися й оптові ціни, які є основою для нинішніх цін на українських заправках. Так, 1000 л дизпалива з 21 лютого до кінця травня зросли в ціні з 5350 злотих до 6700 злотих з урахуванням податку на додану вартість (ПДВ) та акцизу (за поточним курсом, з 37075 грн до 46430 грн за 1000 л, зростання на 25,2 %), причому на піках ціна сягала 7700 злотих (53360 грн) на 1000 л. Бензин додав ще більше: 1000 л наприкінці травня стали коштувати 7100 злотих (49200 грн) проти 5200 (36030 грн) 21 лютого (плюс 36,5 %) [22]. Як видно, оптові ціни цілком корелюють із роздрібними. Для українських покупців на польському кордоні паливо коштує трохи дешевше: треба відняти знижені урядом Польщі ще з початку 2022 року ПДВ та акциз. Податок на додану вартість було знижено з 23 % до 8 % [23], а ставка акцизу з 1 січня становить у розрахунку на 1000 л 1413 злотих для бензину та 1104 злотих для дизеля [24]. Отже, за вирахуванням податків оптова ціна дизеля становитиме 5100 злотих (35340 грн), а бензину – 5160 злотих (35760 грн) за 1000 л. Оскільки українські

покупці будуть зацікавлені у великих партіях, у десятки і навіть сотні тисяч тонн, то ціни можуть бути ще дещо нижчими, але не принципово. Сюди треба додати знижений за польським прикладом з 20 % до 7 % український ПДВ на нафтопродукти (було 16,7 % від роздрібною ціни, а стало приблизно 6,5 %), акциз же на них у період дії воєнного стану тимчасово скасовано (було 213,5 євро за 1000 л бензину і 140 євро за 1000 л дизпалива, тобто приблизно 6,5 і 4,2 грн за літр за курсом на 23 лютого). Таким чином, на українському боці кордону, у Краківці чи Шегінях, наприклад, 1000 л дизеля коштуватимуть від 37 814 грн, бензину – від 38 263 грн. Якщо додати сюди вартість доставки палива до АЗС з урахуванням поточних складнощів з логістикою, витрати на реалізацію та прибуток продавця, причому чим далі на схід, тим дорожче коштуватиме доставка, а у прифронтових районах продавці закладатимуть ще й страхування ризиків, буде видно, що на кінець травня 2022 року в західних областях паливо має коштувати від 45 грн за літр дизеля чи бензину, а у східних – уже від майже 50 грн за літр. Далі все вже залежить від чесності та скромності продавців. Крім того, як видно, ціна бензину та дизпалива на кордоні України практично однакова, водночас на заправках дизель коштує відчутно дорожче, на 6-7 грн за літр. Це можна пояснити ажіотажним попитом на останній з боку аграріїв, які досі завершують посівну, а також постійним попитом з боку Міністерства оборони, Національної гвардії, ДСНС України та інших міністерств і відомств, що виник через війну. Подібна ситуація складається з автогазом, але тут різниця є ще більшою. У Польщі його роздрібна ціна практично вдвічі нижча, ніж бензину (0,786 євро проти 1,585 євро за літр) [21], в Україні ж бензин на сьогодні дорожчий за газ лише на 25 %. Тут відіграє роль менший обсяг ринку і кількість постачальників, а отже, – менша конкуренція. Попит породжує пропозицію, але надмірний попит або відсутність адекватних можливостей його задоволення – дефіцит, і як наслідок – підвищення цін.

Таким чином, розглянуто основні фактори, які формують ціни нафтопродуктів України станом на кінець травня – початок червня 2022 року. Далі варто спробувати оцінити, що чекає нас у найближчому майбутньому і за кілька місяців.

Насамперед, слід мати на увазі те, що практично все паливо наразі імпортується, і його ціна залежить від курсу гривні до долара та євро, який зараз становить для розрахунків готівкою близько 35 і 38 грн відповідно. Прогнозувати подальшу динаміку курсу національної валюти було невдячним заняттям навіть у відносно мирні часи, але на цей час є кілька факторів, які можуть підштовхнути його у той чи інший бік. Курс іноземних валют головним чином формують обсяги валюти, що заходять у країну, та попит на них з боку бізнесу та приватних осіб, а також друкарський верстат Національного банку України (НБУ). Проте на сьогодні важливим фактором, здатним призвести до ослаблення національної валюти, є теоретично можливі серйозні невдачі України на фронті та пов'язана з цим паніка населення. Наразі триває етап важких позиційних боїв з масовими артилерійськими обстрілами як наших військ, так і мирного населення та спробами штурму з боку російських окупантів, але бої такої інтенсивності не зможуть продовжуватися без перерви протягом тривалого часу. Незважаючи на організований відхід наших військ з деяких населених пунктів, переважно на Луганщині, передумов для будь-яких їхніх стратегічних поразок не існує. Таким чином, цей фактор не має суттєво впливати на курс гривні. Гроші задля забезпечення бюджетних платежів НБУ нині «друкує», що, на жаль, неминуче за поточних умов. Економіка України суттєво впала через війну і, отже, доходи Державного бюджету теж знизилися, а видатки значно зросли, і міжнародної допомоги на їх покриття наразі не вистачає, що й змушує Нацбанк проводити емісію гривні, яка у перспективі неминуче прискорить інфляційні процеси. Валюти від бізнесу в Україну зараз заходить мінімальна кількість, тому що частина підприємств-експортерів захоплена ворогом, знищена або пошкоджена обстрілами, частина евакуювалася у спокійніші регіони і намагається налагодити діяльність там, а всі інші мають проблеми з доставкою своєї продукції за кордон. Однак існує низка факторів, здатних зміцнити гривню. Великі обсяги, мільярди та десятки мільярдів доларів та євро, фінансової допомоги від іноземних держав як у вигляді кредитів, так і безоплатної, обіцяні і вже надходять до України. Попит на валюту на сьогодні не дуже високий, оскільки економіка переходить на військові рейки, а

населення – у режим виживання. В Україну завозяться переважно товари критичного імпорту, у тому числі нафта та нафтопродукти, які у відповідному переліку [25], затверженому Кабміном 24 лютого (підготовленому заздалегідь), знаходяться фактично на першому місці. Попит на решту товарів істотно впав, а з ним і потреба в іноземній валюті. Є надія, що в найближчому майбутньому значно зросте і валютна виручка вітчизняного бізнесу завдяки деблокаді українських портів на Чорному морі, насамперед Одеси та Іллічівська. Можна обережно припустити, що істотних коливань курсу гривні найближчим часом не буде, а в середньостроковій перспективі є деякі передумови для зміцнення національної валюти. Навіть зараз «безготівковий» курс долара та євро, за яким їх не можна купити, але можна розраховуватися гривневою карткою за товари за кордоном, на 2-3 грн нижчий за «готівковий», і банки не поспішають його підвищувати, не вбачаючи для цього передумов. Отже, цей фактор протягом найближчих місяців не має істотно негативно впливати на вартість нафтопродуктів в Україні.

Проблеми з постачанням нафтопродуктів із Європи, докладніше розглянуті у першій частині статті, після скасування державного регулювання цін поступово вирішуються. Логістика стала складнішою і дорожчою, ціни досі дуже високі, але паливо почало надходити в Україну в більших кількостях, і черги на заправках поступово зменшуються. Поки що це більш помітно у західних областях, причому на Закарпатті вже трапляються АЗС, на яких є паливо і практично немає черг, але згодом ситуація поліпшиться по всій Україні. Зробить свою справу і конкуренція зі збільшенням кількості постачальників. Завершення посівної та зниження попиту з боку аграріїв зумовлять поступове зниження цін на дизпаливо.

Серйозно вплинути на ціни нафтопродуктів і надати сировину для міні-АЗС могли б постачання з країн Центральної Азії та Близького Сходу. Зокрема, наприкінці березня президент Азербайджану І. Алієв пообіцяв президенту В. Зеленському забезпечити Україну нафтою та паливом для посівної [26]. На жаль, ця тема поки що так і не отримала продовження. Напевно, поки що не вдалося вирішити логістичні проблеми, оскільки доставка суходелом через Грузію, Туреччину, Болгарію та Румунію виявилася економічно недоцільною,

нафтопровід Баку – Тбілісі – Джейхан має дещо інший напрямок, а пряміша доставка танкерами через Чорне море блокується Росією. Є інформація, що частина товарного потоку в Україну та з неї тимчасово піде через румунські та болгарські порти на Чорному морі, зокрема через Констанцу та Варну. Також найближчим часом очікується постачання азербайджанських вуглеводнів до Болгарії морем. Однак і тут проблемою стає як обмежена пропускна здатність цих портів, так і різна ширина колії залізниць. У цьому контексті критичним стає питання розблокування портів Одеси та Іллічівська. Їхня пропускна спроможність на порядок перевищує ту, що можуть надати для потреб України Румунія та Болгарія, не менш важливою є і значно менша вартість перевалки вантажів.

Для деблокади українських портів потрібно як мінімум вибити росіян з острова Зміїний і розмінувати прибережну акваторію, а бажано – ще й забезпечити безполітну зону в цьому районі. Робота в цьому напрямі ведеться: офіційно оголошено, що Україна отримає від західних партнерів протикорабельні ракети Brimstone [27] та Harpoon [28], які здатні ефективно очистити прибережні води від російських кораблів та катерів. Насамперед це дозволить розблокувати експорт 22 млн т українського продовольства, вивезти яке залізницею і, тим більше, автомобільним транспортом практично неможливо. У цьому дуже зацікавлені й країни Європи, не лише з гуманістичних міркувань, а й через те, що африканські біженці від голоду, який свідомо провокує Росія, рятуватимуться саме там. Це дасть змогу вивезти металопрокат та іншу експортну продукцію, що генерує валютний виторг України, а також, що важливо в контексті цієї теми, організувати доставку в Україну нафти та нафтопродуктів з того ж Азербайджану, а потенційно – з Катару та інших країн Близького Сходу.

У березні з'явилася інформація про відправку в Україну через польські порти американського дизпалива [29]. Імовірно, йшлося про обмежені постачання для військових потреб. Однак сьогодні можливе також офіційне постачання американських нафтопродуктів за програмою ленд-лізу. Малоімовірно, що таке паливо потрапило б на цивільний ринок, але навіть часткове забезпечення потреб армії вже зменшило б ажіотаж на ринку та збило градус цін. З розблокуванням портів обсяги таких постачань можуть суттєво зрости, у тому числі

можуть початися і комерційні поставки нафтопродуктів із США.

Важливим стабілізуючим фактором світового ринку в середньостроковій перспективі стане те, що нинішні ціни дають змогу із прибутком працювати американським виробникам сланцевої нафти, у яких точка беззбитковості починається з 35 дол. за барель, а їхні потенційні виробничі потужності практично безмежні [30]. Розвідані запаси сланцевої нафти, яку можливо видобути, тільки в США складають 2,2 трлн барелів, і ця цифра постійно зростає. Для порівняння у 2021 році Росія, другий у світі експортер нафти, продала за кордон 230 млн т, тобто приблизно 1,7 млрд барелів [31].

Саме величезні запаси сланцевих вуглеводнів, в основному газу, стали однією з важливих негласних причин, чому Росія ввела війська на Донбас у 2014 році. У результаті початку бойових дій компанії Shell і Chevron, з якими вже було підписано контракти на розроблення і які на той час уже розпочали проведення розвідувальних робіт, вийшли із цього проекту через форс-мажор. Там, на Юзівському родовищі, розташованому на півночі Донецької та півдні Харківської областей, куди в район Краматорська та Барвінківського з боку Ізюма загарбники рвуться прямо зараз, тільки запаси сланцевого газу за оцінками становлять від 2 трлн до 4 трлн м³. За нинішнього річного споживання близько 30 млрд м³ це протягом кількох років після перемоги дозволить Україні не лише повністю забезпечити газом себе, а й стати великим за європейськими мірками експортером.

Отже, незабаром американський видобуток сланцевих вуглеводнів знову вийде на пік, що дасть змогу значно знизити напруження на світових ринках. У США, як і в Німеччині, і в Україні до 2014 р., є групи «зелених», які намагаються довести неекологічність видобутку сланцевих нафти та газу. Це частково блокує видобуток і підвищує їхню собівартість. Як і у будь-якого промислового виробництва, певні питання до екологічності тут можуть виникати, але за дотримання технології жодних наслідків такого видобутку немає. Проте є питання до незаангажованості таких «зелених», оскільки подібна їхня поведінка дуже вигідна «традиційним» виробникам нафти і газу, і особливо – Росії, яка ніколи не соромилася у подібних питаннях діяти підкупом та шантажем. Самі росіяни із застосуванням подібної технології видобувають уран, і питання екологічності процесу їх не турбують, а всі, хто

посміє підняти подібні питання всередині Росії, мають високі шанси суттєво скоротити тривалість власного життя. Зате дуже хвилює їх можливість того, що хтось із клієнтів або конкурентів організує у себе видобуток практично невичерпних вуглеводнів, оскільки до того часу, коли вони потенційно вичерпаються, через 100–200 років, уже напевно будуть розроблені технології, що зроблять їх використання недоцільним, такі, як технології, створення енергетичних термоядерних реакторів. У внутрішні справи Сирії, Лівії, Венесуели та деяких країн Африки Росія також втручається якраз із метою завадити їм видобувати або транспортувати через свою територію нафту та газ, а не стільки через бажання і їм принести свій «руській мір».

Незважаючи на безпрецедентний опір, європейське нафтове ембарго проти Росії, нехай і з обмеженнями, вже ухвалене, а пізніше буде ухвалене й газове. Гальмування цього процесу мало чим допоможе агресору, адже більшість країн Європи вже почали відмовлятися від його вуглеводнів, а дехто вже навіть закінчив цей процес. Очікування дефіциту нафти на європейських НПЗ підштовхувало ціни нагору ще до того, як ембарго було остаточно узгоджено. Однак можна прогнозувати, що в середньостроковій та довгостроковій перспективі заборона російських енергоносіїв піде ринку лише на користь. Як завжди, в результаті виявиться, що навіть такий великий постачальник, як Росія, не є незамінним, і є безліч охочих зайняти її місце на ринку. За кілька місяців дефіцит раптово закінчиться, а ціни підуть донизу. Наразі саме Росія в межах ОПЕК+ найчастіше стає ініціатором обмежень видобутку і постачань на світові ринки нафти та газу для створення штучного дефіциту і розгону або підтримки високих цін. Після вигнання з європейського ринку її вплив у межах ОПЕК+ суттєво зменшиться, а інші члени картелю самі поспішать зайняти звільнене місце РФ й ігноруватимуть протести агресора про необхідність максимально обмежити постачання до Європи.

Перші ознаки цього процесу вже спостерігаються: ОПЕК погодив збільшення видобутку та поставок на світові ринки у липні та серпні на 648 тис. барелів на добу [32], що значною мірою компенсує падіння видобутку в Росії через санкції на 1 млн барелів на день. Крім того, є інформація про майбутні

перемовини президента США з фактичним правителем Саудівської Аравії, спадковим принцом Мухаммедом ібн Салман Аль Саудом, які мають відбутися на початку липня, і на яких з великою імовірністю буде погоджено значне збільшення видобутку цією країною. Саме Саудівська Аравія сьогодні має найбільші резерви незадіяних потужностей з видобутку нафти. Також унаслідок неопублічних переговорів з урядом Венесуели США погодили скасування вторинних санкцій на експорт венесуельської нафти до ЄС, дозволивши їй постачання італійській компанії Епі та іспанській Repsol [33]. Є навіть відомості про переговори з Іраном, унаслідок яких можуть бути послаблені нафтові санкції проти цієї країни. Саудівська Аравія, Венесуела та Іран відомі своїми зусиллями щодо обмеження прав своїх громадян, свободи слова та навіть фінансування тероризму. Однак на фоні путінської Росії сьогодні вони мають набагато кращий вигляд, адже не порушують настільки цинічно всі можливі міжнародні закони та договори і не погрожують прямо всьому світу термоядерною війною. Через це за партнерську позицію у боротьбі із РФ США готові тимчасово піти на поступки навіть тим країнам, які самі не є зразками демократії.

Китаю та Індії, які залишаються основними покупцями її нафти, Росія ціни диктувати не зможе. Навпаки, продаватиме за тими цінами, які погодяться платити шановні покупці, і ці ціни будуть і вже є, (за різними даними) на 35–60 дол. за барель нижчими порівняно з ринковими. Причому президент США нещодавно закінчив азіатське турне, умежах якого провів переговори із прем'єр-міністром Індії. Цілком імовірно, що він попросив того відмовитися від купівлі російської нафти в обмін на економічну співпрацю та постачання озброєння для захисту від Китаю та Пакистану, й Індія, напевно, дуже уважно розгляне цю пропозицію. Це може навіть дещо підвищити ціни на нафту внаслідок виходу Індії на світові ринки, але за ринковими цінами вона масових закупівель у резерви не робитиме, так що це підвищення не буде значним. Натомість для України це буде великим позитивом, оскільки Індія зараз хоча і за далекими від ринкових цінами, але закуповує в Росії великі обсяги нафти, забезпечуючи її валютою.

Уже за кілька років значний тиск на ціни нафти та нафтопродуктів буде чинити швидке зростання ринку електричних автомобілів, що

приведе до значного зменшення попиту на моторні палива не в окремих країнах, таких як Норвегія, як це є сьогодні, а на всьому глобальному ринку. Проте тут ідеться вже про довгостроковий період, тому зменшення цін внаслідок цього фактора відбудеться ще через певний проміжок часу.

Нарешті, останнім важливим глобальним фактором, який формує підвищений попит на енергоносії прямо зараз, є початок відновлення економіки більшості країн після коронакризи. Якщо не з'явиться нова загроза, така, як широко рекламована сьогодні мавпяча віспа, відома з 1958 року, то попит на енергоносії на тлі відновлення обсягів виробництва зростатиме. Це один із факторів, що «підігрують» ціни на нафту, газ, вугілля та інші вуглеводні. Однак більшість постачальників самі зацікавлені у збільшенні обсягів поставок, оскільки попит на їхню продукцію суттєво впав у 2020–2021 роках, що зменшило їхні доходи. Крім того, у другій половині 2022 року очікується зростання конкуренції на тлі боротьби за збільшення ринкової частки між провідними постачальниками. Тому фактор підвищення попиту може бути врівноважений підвищенням пропозиції. У результаті основний фактор нестабільності з ринку буде прибраний, що приведе його до довгоочікуваного еквілібріуму, і як наслідок – падіння цін на нафту та нафтопродукти.

Висновки

У цілому ж, у короткостроковому періоді є як негативні, так і позитивні фактори, що впливатимуть на світові та українські ціни нафтопродуктів. Однак у середньостроковій та довгостроковій перспективах більшість факторів є позитивними, тому ціни неминуче знижуватимуться. Імовірно, за умови відсутності нових форс-мажорів новою консенсусною ціною на нафту після остаточного заспокоєння ринку стануть 65 дол., які за неї у середньому просили у 2018–2020 роках, плюс 10–15 дол. унаслідок інфляції, пост-ковідного підвищення попиту та інших факторів, що до середини 2023 року дає 75-80 дол., а до кінця поточного року можна очікувати стабільної ціни нижче 100 дол. за барель. Це має привести і до відповідного, хоча і не пропорційного, зниження цін на нафтопродукти в Європі, як мінімум, на третину. Відчутно падає порівняно з поточним рівнем будуть і українські ціни, якщо уряд не поверне

«довоєнні» акцизи та ПДВ. Однак загалом українцям потрібно бути готовими до того, що високі ціни на пальне – це надовго, й планувати свої витрати відповідним чином. Так само бути готовою ліквідувати загрози національній безпеці в нових умовах має бути і наша держава.

Подальші наукові дослідження будуть спрямовані на визначення шляхів ліквідації поточних загроз національній безпеці України через пошук оптимальних логістичних ланцюгів постачання нафтопродуктів до нашої держави у поточних умовах.

Перелік джерел посилання

1. Про національну безпеку України : Закон України від 21.06.2018 р. № 2469-VIII. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19/page> (дата звернення: 15.03.2022).

2. Стратегія національної безпеки України : затв. Указом Президента України від 14.09.2020 р. № 392/2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/392/2020#n183> (дата звернення: 15.03.2022).

3. Стратегія енергетичної безпеки Схвалено Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 04.08.2021 р. № 907-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/907-2021-%D1%80#Text> (дата звернення: 15.03.2022).

4. Бобров Є. А. Енергетична безпека держави : монографія. Київ : Університет економіки та права «КРОК», 2013. 308 с.

5. Вітко А. Л. Публічне адміністрування у сфері забезпечення енергетичної безпеки держави : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2018. 25 с.

6. Завербний А. С. Економічна політика України в сфері енергетики в умовах євроінтеграції : дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.03. Львів, 2019. 539 с.

7. Економічна безпека територіально-виробничих комплексів: енергетика, екологія, інформаційні технології : монографія / Т. А. Коцько та ін. ; за наук. ред. С. О. Лук'яненка, Н. В. Караєвої. Київ : МП Леся, 2015. 256 с.

8. Енергетична безпека України: методологія системного аналізу та стратегічного планування : аналіт. доп. / О. М. Суходоля та ін. ; за заг. ред. О. М. Суходолі. Київ : НІСД, 2020. 178 с.

9. Рябцев Г. Л. Нафтопереробна промисловість. *Енциклопедія Сучасної України* / гол. редкол. І. М. Дзюба та ін. Київ : Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2020.

URL:https://esu.com.ua/search_articles.php?id=71101 (дата звернення: 15.03.2022).

10. Погрози Лукашенка: чи обійдеться Україна без пального з Білорусі та РФ. URL: <https://www.dw.com/uk/chy-obiidetsia-ukraina-bez-benzynu-y-strumu-z-bilorusi-ta-rf/a-60716131> (дата звернення: 15.03.2022).

11. Україна хоче змінити ширину залізничної колії. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2017/05/22/625099/> (дата звернення: 15.03.2022).

12. Литва припиняє імпорт усіх російських енергоносіїв. URL: <https://suspilne.media/242039-litva-pripinae-import-usih-rosijskih-energonosii/> (дата звернення: 15.03.2022).

13. Польща планує відмовитися від російської нафти до кінця року. URL: <https://www.dw.com/uk/polshcha-planuie-vidmovytyisia-vid-rosiiskoi-nafty-do-kintsia-roku/a-61304339> (дата звернення: 15.03.2022).

14. Окупанти знову обстріляли Кременчуцький НПЗ. URL: <https://interfax.com.ua/news/general/831745.html> (дата звернення: 22.04.2022).

15. Група Нафтогаз була змушена зупинити Шебелінський нафтопереробний завод через ризики воєнних дій. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3413723-sebelinskij-np-z-upinili.html> (дата звернення: 22.04.2022).

16. В Україні дозволили виробництво низькоякісного палива. URL: <https://focus.ua/uk/auto/515812-v-ukraine-razreshili-proizvodstvo-nizkokachestvennogo-topliva> (дата звернення: 22.04.2022).

17. Міні-НПЗ продовжують роботу. URL: <https://enkor.ua/uk/news/mnnpz-prodovzhuyut-robotu/250493> (дата звернення: 22.04.2022).

18. Energy and Oil Prices. URL: <https://www.bloomberg.com/quote/CO1:COM> (дата звернення: 22.04.2022).

19. Transport fuel prices and taxes in Europe. URL: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/fuel-prices-and-taxes/assessment-3> (дата звернення: 22.04.2022).

20. Що буде з цінами на бензин. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2016/01/26/578307/> (дата звернення: 22.04.2022).

21. Fuel Prices in Poland. URL: <https://www.fuel-prices.eu/Poland/> (дата звернення: 22.04.2022).

22. Polish market – Wholesale prices. URL: <https://www.e-petrol.com.pl/polish-market/wholesale-fuel-prices-in-Poland> (дата звернення: 22.04.2022).

23. Чому в Польщі дешевше, ніж у нас. Як знизити ціну на бензин в Україні. URL: <https://focus.ua/uk/auto/505805-pochemu-v-polshche-deshevle-chem-u-nas-kak-snizit-cenu-na-benzin-v-ukraine> (дата звернення: 05.05.2022).

24. Дуда підписав закон про зниження акциз на паливо та електроенергію в Польщі. URL: <https://lading.ua/news/znizili-akciz-i-podatki-polska-vlada-zdeshevlyuye-palne/> (дата звернення: 05.05.2022).

25. Про перелік товарів критичного імпорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 24.02.2022 р. № 153. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/153-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 05.05.2022).

26. Азербайджан пообіцяв забезпечити Україну паливом для посівної. URL: <https://news.obozrevatel.com/ukr/economics/azerbajdzhan-poobitsyav-zabezpechiti-ukrainu-palnim-dlya-posivnoi.htm> (дата звернення: 05.05.2022).

27. Brimstone. Британія надасть Україні протикорабельні ракети найближчими тижнями. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/news-61245119> (дата звернення: 05.05.2022).

28. Україна отримує ракети Harpoon від Данії та іншу зброю з 20 країн. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/news-61554299> (дата звернення: 05.05.2022).

29. США поставлять Україні дизпаливо. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/03/27/684775/> (дата звернення: 05.05.2022).

30. US shale companies enjoy «tsunami of cash» on high oil prices. URL: <https://www.ft.com/content/84e228a9-9e97-4445-9527-2b7ed80283a7> (дата звернення: 20.05.2022).

31. Фінансисти війни. Хто найбільші покупці російської нафти і скільки вони платять Росії. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/economics/hto-kupuye-naftu-v-rosiji-i-skilki-ce-prinosit-groshi-agresoru-50231843.html> (дата звернення: 20.05.2022).

32. OPEC+ brings forward oil output rises as Biden's Saudi visit looms. URL: <https://www.reuters.com/business/energy/opec-working-making-up-lower-russian-oil-output-2022-05-02/> (дата звернення: 20.05.2022).

33. U.S. to let Eni, Repsol ship Venezuela oil to Europe for debt. URL: <https://www.reuters.com/business/energy/exclusive-us-let-eni-repsol-ship-venezuela-oil-europe-debt-sources-2022-06-05/> (дата звернення: 20.05.2022).

Стаття надійшла до редакції 10.05.2022 р.

UDC 351:338.2

M. Gavrys, R. Nesterenko, O. Gavrys

**PROBLEMS AND PROSPECTS OF THE OIL PRODUCTS MARKET
IN UKRAINE TODAY AND IN THE POSTWAR PERIOD**

The article is aimed to identify threats to national security due to the current state of the petroleum products market and factors that affect the cost of fuel in Ukraine during the war and will shape fuel prices in Ukraine and the whole world in the short and medium term.

Such factors now are the almost complete absence of the domestic product on the market, the rupture of old logistics chains and problems with the development of new logistics routes for fuel supply from Europe, high world prices for oil and petroleum products, instability of the national currency and risks, associated with the war. It is estimated that the fair price for imported petrol and diesel fuel at the end of May – beginning of June 2022 is 45 UAH in the western regions, and up to 50 UAH per liter in the eastern regions of Ukraine. Factors that will affect prices in the near future include the possible unblocking of Ukraine's seaports, oil and petroleum products supplies from the United States, Central Asia and the Middle East, shale oil from the United States, increased market competition and increased demand as a result of the end of COVID-19 crisis.

Ukrainian people should be ready to high prices of petroleum products in the near future and the Ukrainian state should prepare the system of national security and national defense for solving of the logistics problems with delivery of the petroleum products and potential social problems.

Keywords: *national security, petroleum products, fuel market, logistics of petroleum products during the war, shortage of petroleum products, prices for petroleum products, factors affecting the cost of petrol and diesel fuel, oil prices.*

Гаврись Микола Олександрович – кандидат економічних наук, старший викладач кафедри обліку та фінансів Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут»
<https://orcid.org/0000-0001-8316-1472>

Нестеренко Роман Васильович – кандидат економічних наук, доцент кафедри технічного та тилового забезпечення Національної академії Національної гвардії України
<https://orcid.org/0000-0001-6357-3613>

Гаврись Олександр Миколайович – кандидат економічних наук, професор, професор кафедри підприємництва, торгівлі та логістики Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут»
<https://orcid.org/0000-0001-7394-6276>