

ГЕОГРАФІЧНА ДИВЕРСИФІКАЦІЯ ІМПОРТУ НАФТОПРОДУКТІВ ЯК ЧИННИК ЕКОНОМІЧНОЇ ТА МИТНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

ПРОКОПЕНКО Валерія¹ ЗУБРИЦЬКИЙ Артур¹

¹ Навчально-наукового інституту економічної безпеки та митної справи

Державний податковий університет (Ірпінь, Україна)

<https://orcid.org/0000-0002-4030-3255>

prokopenko_valeriia@ukr.net

² Державний податковий університет (Ірпінь, Україна)

<https://orcid.org/0009-0004-8781-2403>

artzubrit@gmail.com

У статті окреслено проблеми нафтопереробного сектору України, що призвели до критичної залежності від імпорту нафтопродуктів на початок повномасштабної війни. Охарактеризовано безпрецедентні заходи з боку учасників ринку та держави, які забезпечили кардинальне переформатування структури імпорту нафтопродуктів після втрати основних джерел постачання. Проаналізовано зміни географічної структури імпорту бензину та дизельного палива з точки зору позитивного їх впливу на економічну та митну безпеку України. Запропоновано можливі шляхи подальшого забезпечення стійкості системи постачання імпортного пального в умовах високих безпекових ризиків.

Ключові слова: логістика, імпорт нафтопродуктів, бензин та дизельне паливо, повномасштабне вторгнення, митна безпека.

<https://doi.org/10.31891/mdes/2023-10-22>

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Економіка України від моменту здобуття незалежності мала високу енергоємність, тоді як власне виробництво поступово скорочувалося та все менше покривало потреби внутрішнього ринку. Відтак країна активно імпортувала енергоносії, найбільшими постачальниками яких традиційно були рф та Білорусь через дешевшу логістику та нижчу вартість ресурсу порівняно з іншими торговельними партнерами. Навіть після анексії Криму та вторгнення рф в окремі райони Донецької та Луганської областей залежність від імпорту російських та білоруських нафтопродуктів продовжувала зростати. Унаслідок цього після початку повномасштабного вторгнення та розриву торговельних відносин з країнами-агресорами перед Україною постала гостра необхідність переорієнтації закупівель нафтопродуктів на альтернативні напрямки. Окреслення особливостей цього процесу з точки зору економічної та митної безпеки є актуальним завданням.

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Загрозлива залежність України від поставок нафтопродуктів з рф та Білорусі перебувала у полі зору українських науковців ще до початку повномасштабної війни. Так, В. Мовчан наголосила, що нафтопродукти є однією із найбільш критичних статей українського імпорту товарів з Білорусі, водночас переорієнтація на інших постачальників є реальною, хоч і призведе до їх подорожчання [1]. М. Гончар акцентував увагу на ризиках, зумовлених синхронізацією торговельної політики рф та Білорусі щодо нафтопродуктів та закликав до якнайшвидшого скорочення їх імпорту з Білорусі з одночасним нарощуванням внутрішнього виробництва [2]. Кузьо Н. та Косар Н. відмітили успішність безпрецедентних заходів з боку уряду, спрямованих на переорієнтації імпорту нафтопродуктів в умовах воєнного стану та звернули увагу на необхідність пошуку контрагентів для переробки нафти українського видобутку за кордоном [3]. Савченко М та Біла І вказали на те, що додатковим негативним ефектом повномасштабного вторгнення рф в Україну було шокове зростання цін на світовому ринку, яке також підвищило витрати на переорієнтацію імпорту для українських компаній [4]. Водночас дослідження тенденцій диверсифікації географічної структури імпорту нафтопродуктів в умовах повномасштабної війни залишається актуальним завданням, оскільки цей кейс є одним із найбільш визначних здобутків української економіки під час системної кризи, спровокованої збройним вторгненням рф.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є ідентифікація тенденцій диверсифікації географічної структури імпорту нафтопродуктів до України в умовах повномасштабної війни з точки зору економічної та митної безпеки.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Після здобуття незалежності на території України функціонувало 6 нафтопереробних заводів (Кременчуцький, Надвірнянський, Дрогобицький, Херсонський, Одеський та Лисичанський). Їх загальна проектна потужність становила близько 62 млн тонн нафти на рік. Так, за оцінками Мінекономіки, у 2000 році продукція українських нафтопереробних заводів покривала близько половини потреби внутрішнього ринку в нафтопродуктах. Однак українські НПЗ критично залежали від монопольних поставок російської нафти, були технологічно застарілими та використовували управлінські практики, які не відповідали вимогам динамічного ринкового середовища.

У зв'язку з відсутністю фінансових ресурсів для модернізації НПЗ Україна розпочала процес їх приватизації. Складною ситуацію в галузі скористалися передусім представники російського нафтогазового бізнесу. За результатами приватизації більшість українських НПЗ отримали акціонерів з Росії: так з 2000 року до складу акціонерів Одеського НПЗ увійшла компанія "Лукойл", з 2002 року акціонером Лисичанського НПЗ стала "ТНК-ВР", тоді як з 2006 року до акціонерів Херсонського НПЗ увійшла компанія "Альянс". Крім того, акціонером найбільшого в Україні Кременчуцького НПЗ до 2007 року була російська "Татнафта".

Приватизація українських НПЗ росіянами тимчасово вирішила проблему з постачанням сировини, у результаті чого впродовж 2001-2004 років обсяги переробки нафти в Україні зростали, а вітчизняні нафтопродукти покривали значну частину потреб внутрішнього ринку. Однак російські акціонери не інвестували у модернізацію українських НПЗ, натомість створивши сприятливі умови для їх використання з метою переробки російської нафти на давальницьких умовах та подальшого повернення нафтопродуктів назад до РФ. Такі дії фактично унеможливили інтеграцію української нафтопереробки до європейського ринку, оскільки вироблене паливо не відповідало європейським стандартам якості.

Таким чином, українська нафтопереробка потрапила у критичну залежність від дій російських акціонерів. Останні скористалися цією ситуацією для знищення потенційно конкурентної галузі. Шляхом маніпулювання експортними податками на поставки нафти росіяни зробили її переробку на території України нерентабельною, натомість перемістивши виробництво на власну територію та до Білорусі, відповідна галузь якої також повністю контролювалася з РФ. Як результат, упродовж 2009-2012 років більшість українських НПЗ зупинилися.

Однак навіть попри відкриту агресію РФ у формі анексії Криму та вторгнення в окремі райони Донецької та Луганської областей у 2014 році РФ та Білорусь залишалися основними постачальниками нафтопродуктів до України. Відповідно до даних Державної митної служби України частка країн агресорів в загальному імпорті бензину та дизельного палива збільшилася з 62,5% у 2014 році до 72,7% у 2021 році. При цьому у 2017-2018 роках частка РФ та Білорусі в імпорті перевищувала 80%.

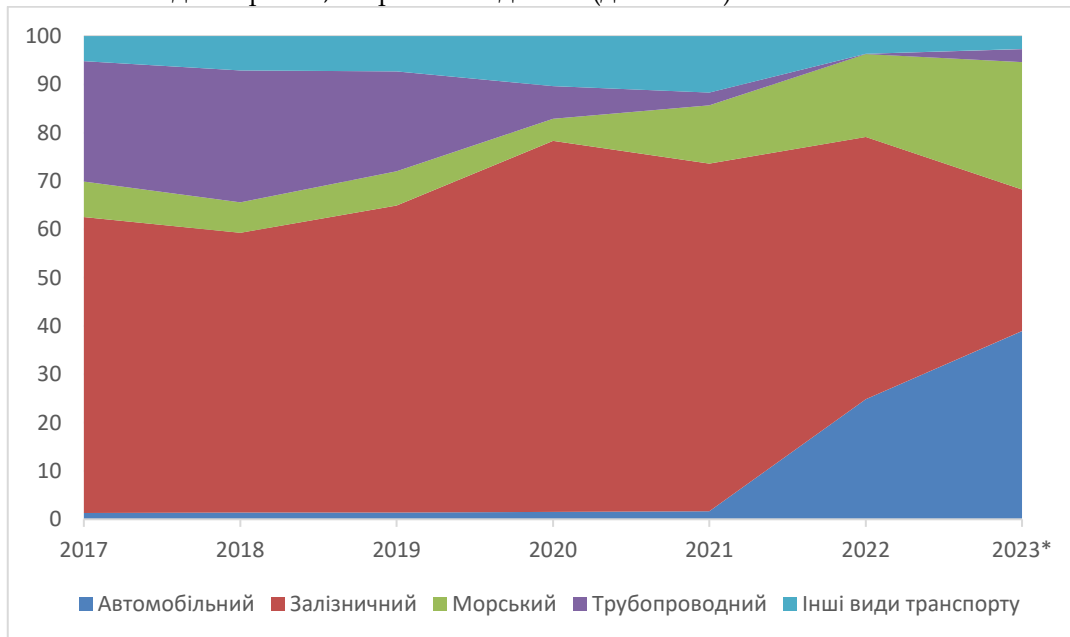
На момент початку повномасштабної війни Україна забезпечувала власним виробництвом лише близько 20% потреб в бензині та дизельному паливі (завдяки функціонуванню Кременчуцького та Шебелинського НПЗ, а також близько 20 міні-НПЗ). Водночас більше двох третин імпорту покривалося російським та білоруським ресурсом [5].

Одним із елементів відкритої російської агресії проти України стала низка ударів по енергетичній інфраструктурі, зокрема по нафтопереробних заводах та базах зберігання палива. Так, Шебелинський нафтопереробний завод було зупинено 26 лютого 2022 року через ризики військових дій. У перші місяці повномасштабного вторгнення ворог систематично завдавав ракетних ударів по Кременчуцькому та Шебелинському НПЗ, а також знищив низку міні-НПЗ. Також, за оцінками КШЕ, від 24 лютого 2022 року було пошкоджено чи повністю зруйновано 30 нафтобаз різного розміру та рівня модернізації, а також паливо, що зберігалось на них. При цьому прямі збитки, завдані сектору зберігання палива, склалися станом на червень 2023 року майже 260 млн дол. США [6].

Таким чином, українська економіка та оборонний сектор зіткнулися з безпрецедентними викликами у формі повної зупинки внутрішнього виробництва нафтопродуктів та знищення сформованих раніше їх запасів. Також суттєво скоротився імпорт енергоносіїв з країн-агресорів, які

до війни покривали левову частку потреб внутрішнього ринку України. Крім того, окупація портів Азовського моря та воєнна блокада чорноморських портів фактично позбавила Україну основного шляху переорієнтації імпорту пального, на який розраховував ринок на випадок перебоїв з поставками з боку країн-агресорів.

Однак Україна змогла успішно перебудувати модель імпорتنних поставок нафтопродуктів в умовах суттєвих військових ризиків та перманентних обстрілів критичної інфраструктури. Передусім імпорт перемістився із північного та східного кордону на західний та південний. Така трансформація стала можливою завдяки значним змінам логістичної складової. Близько 40% імпорту бензину та дизельного палива від початку повномасштабного вторгнення забезпечив автомобільний транспорт, тоді як до 24 лютого 2022 року подібні поставки носили точковий характер. Натомість частка залізничного транспорту, який до війни займав у структурі імпорتنних перевезень близько двох третин, скоротилася до 40% (див. Рис.1).



* Дані за січень-липень.

Рис. 1. Фізичні обсяги імпорту нафтопродуктів за видами транспорту, %

Джерело: авторська розробка

Збільшення частки автомобільного транспорту у структурі транспортування нафтопродуктів призвело до суттєвого зростання логістичної компоненти вартості палива. Однак автомобільний транспорт додав імпорту нафтопродуктів мобільності, та дозволив у критичні з точки зору дефіциту місяці наприкінці весни та на початку літа 2022 року працювати практично "з коліс". Це знизило необхідність використання нафтобаз для зберігання бензину та дизельного палива, що були пріоритетними цілями для ворога, тим самим підвищивши стійкість системи поставок. Таким чином, попри здорожчання імпорتنних нафтопродуктів, активне використання автотранспорту сприяло посиленню економічної безпеки України.

Також активну роль в налагодженні імпорту нафтопродуктів автомобільним транспортом відіграв уряд України. Зокрема у рамках створення умов для інтенсифікації імпорту пального було запроваджено низку заходів, а саме:

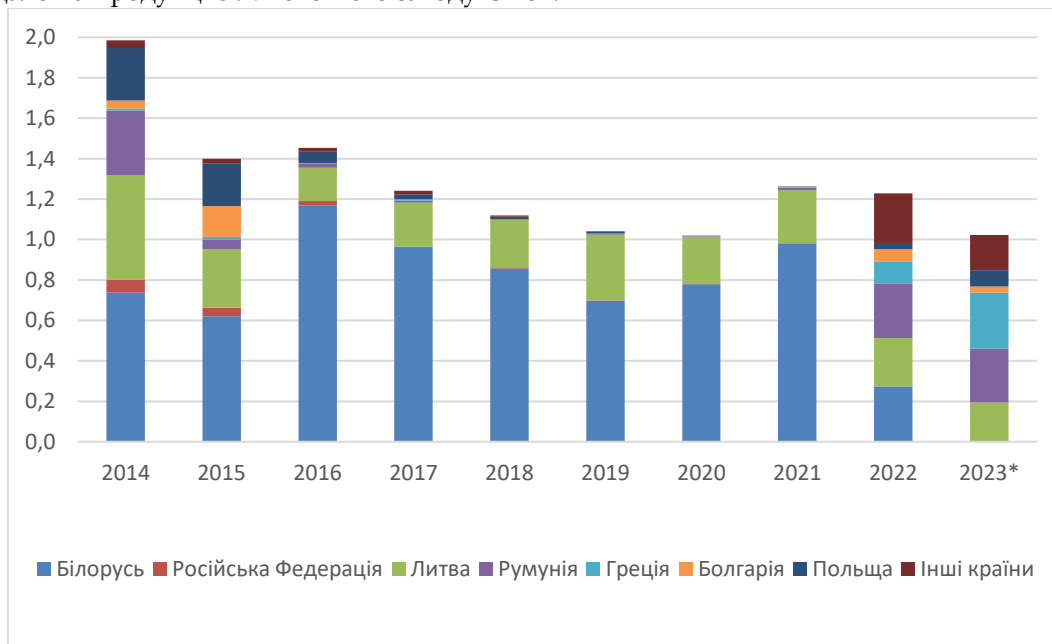
- визначено пріоритетність в'їзду автотранспорту з нафтопродуктами до України;
- забезпечено позачергове оформлення пального на кордонах;
- передбачено компенсацію збитків через воєнні дії та запроваджено страхування залізничних та автоцистерн, а також суден інших країн, які транспортують пальне;
- тимчасово скасовано акцизи на бензин, дизельне пальне та скраплений газ, а також знижено ставку ПДВ з 20% до 7%;
- призупинено державне регулювання цін на пальне [7].

Децентралізація поставок нафтопродуктів через активніше використання вантажного автомобільного транспорту очікувано призвела до суттєвого збільшення кількості учасників ринку. Так, за інформацією профільних експертів у 2021 році кількість імпортерів бензину та дизельного

палива становила близько 130 компаній. Водночас у грудні 2022 року, на який припав пік автомобільного трафіку, кількість імпортерів зросла до понад 400 компаній [8].

Крім нарощування автомобільних перевезень, Україна максимально використовує потенціал перевалки нафтопродуктів через паливні термінали дунайських портів, які продовжували функціонувати під час повномасштабного вторгнення. Також на південному напрямі активно використовувалася схема із розвантаженням нафтопродуктів у портах Румунії (Констанца та Галац), Болгарії (Русе, Бургас) та Молдови (Джурджулешти) та подальшою їх доставкою до України автомобільним та залізничним транспортом. Як результат, частка морського транспорту в поставках нафтопродуктів до України сягнула близько 20%, що є максимальним показником за всю історію спостережень.

Вимушена перебудова моделі імпорту нафтопродуктів кардинально змінила географічну структуру поставок моторних бензинів. (Див. Рис. 2). До війни найбільшим постачальником бензинів до України була Білорусь із часткою на 78% загального обсягу закупівель, ще 21% припадало на продукцію литовського заводу Orlen.



* Дані за січень - вересень.

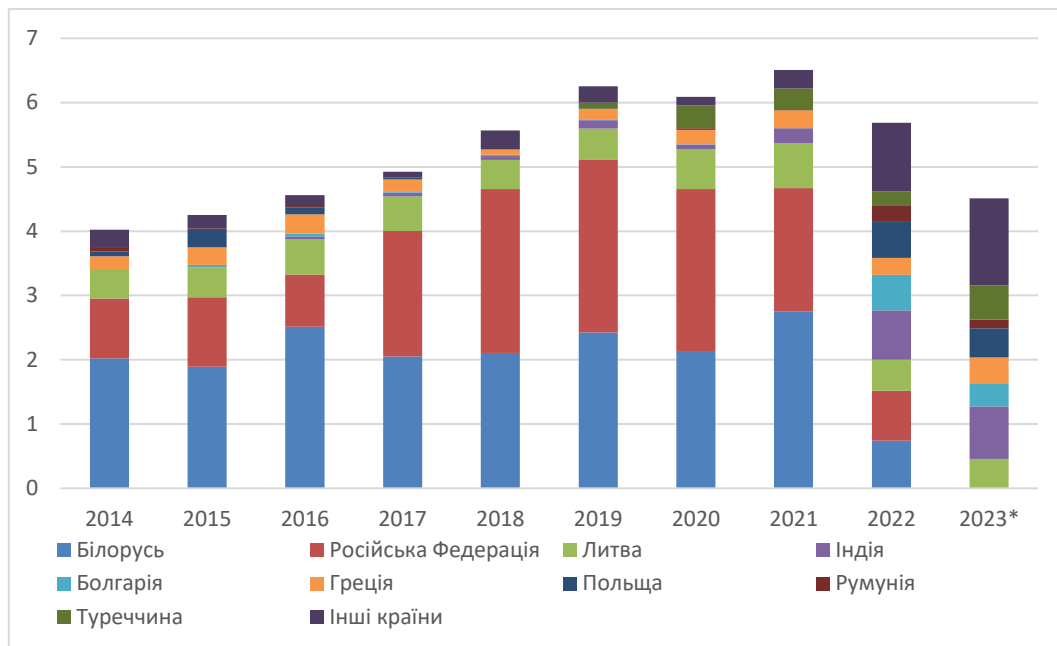
Рис. 2. Географічна структура імпорту моторних бензинів, млн тонн.

Джерело: авторські розрахунки на основі даних ДМСУ.

У 2022-2023 році українські нафтотрейдери переорієнтували закупівлі на ринок європейських країн, завдяки чому ключовими постачальниками бензинів стала Румунія та Греція, також у топі залишилася Литва. При цьому фізичні обсяги імпорту бензинів у 2022 році зменшилися порівняно з попереднім роком лише незначно (на 2,8%) та залишалися на високому рівні у січні-вересні 2023 року завдяки швидкій адаптації учасників ринку до мінливих умов економічного середовища в умовах повномасштабного вторгнення.

Ще більш загрозливою виглядала на початку повномасштабного вторгнення ситуація у сфері імпорту дизельного палива. Довоєнні обсяги його імпорту становили близько 6 млн тонн на рік (порівняно з 1-1,2 млн тонн на рік для імпорту бензинів), оскільки саме дизельне паливо здебільшого використовується для виробництва та перевезень продукції у сільському господарстві та промисловості. Крім того, від наявності достатніх та захищених запасів дизельного палива критично залежить обороноздатність країни. Крім того, напередодні вторгнення країни-агресори забезпечували майже 72% імпорту дизпалива до України.

Таким чином, зусилля держави та учасників ринку були спрямовані перш за все на подолання дефіциту дизельного палива. У результаті надзусиль Україні вдалося диверсифікувати географію поставок дизпалива (див. Рис. 3).



* Дані за січень – вересень.

Рис. 3. Географічна структура імпорту дизельного палива, млн тонн.

Джерело: авторські розрахунки на основі даних ДМСУ.

Ключовими постачальниками дизпалива до України під час повномасштабної війни стали Індія, Туреччина, Литва, Греція, Польща та Болгарія. При цьому фізичні обсяги імпорту дизпалива у 2022 році в річному вимірі скоротилися суттєвіше порівняно з бензином (на 12,6%). Ключовою причиною такого падіння було зниження економічної активності внаслідок бойових дій, зокрема в аграрному секторі.

Створена в екстремальних умовах модель поставок імпорتنих нафтопродуктів довела свою життєздатність під час масованих атак РФ на українську енергосистему наприкінці 2022 року – на початку 2023 року. Попри суттєвий сплеск попиту на нафтопродукти з боку населення та бізнесу з метою організації систем автономного живлення, учасники ринку не тільки змогли покрити незаплановані потреби, а й сформувати запас ресурсу, який підтримував стабільність ринку упродовж 2023 року.

Стабілізація внутрішнього ринку нафтопродуктів також сприяла поступовій відміні екстрених заходів, які були запроваджені на початку повномасштабного вторгнення. Так, у вересні 2022 року було встановлено уніфіковані акцизи на пальне, а з липня 2023 року податки на імпорт нафтопродуктів повернулися на довоєнний рівень: ставка ПДВ – до 20%, акциз на бензин – до 213 євро, на дизпаливо – 139,5 євро за 1000 л. Таким чином, географічна диверсифікація та налагодження системи закупівель нафтопродуктів забезпечили не тільки безперервне функціонування економіки та оборонного сектору, а й сприяли поступовому відновленню митних надходжень до державного бюджету.

Більше того, завдяки стійкості системи забезпечення імпортом паливом упродовж 2023 року було заборонено імпорт нафтопродуктів невідомого походження, а також посилено контроль за походженням пального, що ввозиться в Україну. Зазначені заходи суттєво ускладнили постачання нафтопродуктів походженням з країн-агресорів, що фіксувалися на початку повномасштабного вторгнення.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Українські нафтотрейдери за активної підтримки держави продемонстрували безпрецедентну гнучкість та змогли повністю переформатувати систему постачання імпортного пального під час повномасштабної війни. Цей успіх сприяв посиленню економічної та митної безпеки України та був дуже важливим для ведення ефективного спротиву збройній агресії з боку РФ. Водночас система все ще залишається вразливою до дії зовнішніх чинників, таких як транспортні блокади з боку європейських сусідів. Відтак подальшими напрямками забезпечення енергетичної стабільності можуть бути формування в Україні законодавчо визначеного

мінімального запасу нафти та нафтопродуктів, достатньо захищеного від атак агресора, розбудова нафтоперевалочної інфраструктури на західному та південному кордонах, а також інвестиції в логістичну та нафтопереробну інфраструктуру союзних західних країн. Крім того, варто розглянути можливість відновлення імпорту нафтопродуктів у межах тимчасового морського маршруту, який було оголошено ЗСУ у серпні та функціонування якого поступово набирає обертів.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Мовчан В. Перед загрозою блокади: наскільки Україна залежна від торгівлі з Білоруссю. Офіційний сайт Інституту економічних досліджень та політичних консультацій. 2021. URL: <http://www.ier.com.ua/ua/publications/articles?pid=6639>.
2. Гончар М. Чому Україні потрібно поставити на паузу економічні відносини з Білоруссю. 2022. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/01/28/681862/>.
3. Кузьо Н.Є., Косар Н.С. Тренди ринку світлич нафтопродуктів України та перспективи енергетичної безпеки у цій сфері. *Економіка та право*. №2, 2023. DOI: <https://doi.org/10.15407/econlaw.2023.02.060>.
4. Савченко М. В., Біла І.В. Розвиток світового ринку нафти та нафтопродуктів в умовах військової агресії росії проти України. *Економіка і організація управління*. №2 (50), 2023. DOI: 10.31558/2307-2318.2023.2.3.
5. Від телевеж – до нафтобаз. Чому Путін змінив тактику. 2022. URL: <https://glavcom.ua/economics/finances/vid-televezh-do-naftobaz-chomu-putin-zminiv-taktiku-834737.html>
6. Звіт про прямі збитки інфраструктури та непрямі втрати економіки від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на червень 2023 року. Київська школа економіки. 2023. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2023/09/June_Damages_UKR_Report.pdf
7. За пів року Україна в 12 разів наростила імпорт пального, ажіотажу на ринку вже немає. 2022. Офіційний сайт Міністерства економіки України. URL: <https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=52ba65ad-4852-4727-985d-1532bfd9d69c&title=Minekonom>
8. Куюн С. Чи буде Україна з паливом узимку? *Дзеркало тижня*. 2023. URL: https://zn.ua/ukr/energetics/chi-bude-ukrajina-z-palnim-uzimku.html?fbclid=IwAR1FLer7SjrZl6280NKHLYsHW0BXWroII_32Xj3pfADNWnxaG2wUJ11-SDc

REFERENCES:

1. Movchan V. Pered zahrozoiu blokady: naskilky Ukraina zalezhna vid torhivli z Bilorussiu. Ofitsiyni sait Instytutu ekonomichnykh doslidzhen ta politychnykh konsultatsii. 2021. URL: <http://www.ier.com.ua/ua/publications/articles?pid=6639>.
2. Honchar M. Chomu Ukraini potribno postavyty na pauzu ekonomichni vidnosyny z Bilorussiu. 2022. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/01/28/681862/>.
3. Kuzo N.Ie., Kosar N.S. Trendy rynku svitlykh naftoproduktiv Ukrainy ta perspektyvy enerhetychnoi bezpeky u tsii sferi. *Ekonomika ta pravo*. №2, 2023. DOI: <https://doi.org/10.15407/econlaw.2023.02.060>.
4. Savchenko M. V., Bila I.V. Rozvytok svitovoho rynku nafty ta naftoproduktiv v umovakh viiskovoi ahresii rossii proty Ukrainy. *Ekonomika i orhanizatsiia upravlinnia*. №2 (50), 2023. DOI: 10.31558/2307-2318.2023.2.3.
5. Vid televezh – do naftobaz. Chomu Putin zminyv taktyku. 2022. URL: <https://glavcom.ua/economics/finances/vid-televezh-do-naftobaz-chomu-putin-zminiv-taktiku-834737.html>
6. Zvit pro priami zbytky infrastruktury ta nepriami vtraty ekonomiky vid ruinuvan vnaslidok viiskovoi ahresii Rossii proty Ukrainy stanom na cherven 2023 roku. Kyivska shkola ekonomiky. 2023. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2023/09/June_Damages_UKR_Report.pdf
7. Za piv roku Ukraina v 12 raziv narostyla import palnoho, azhiozhazhu na rynku vzhe nemaie. 2022. Ofitsiyni sait Ministerstva ekonomiky Ukrainy. URL: <https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=52ba65ad-4852-4727-985d-1532bfd9d69c&title=Minekonom>
8. Kuiuyn S. Chy bude Ukraina z palnym uzymku? *Dzerkalo tyzhnia*. 2023. URL: https://zn.ua/ukr/energetics/chi-bude-ukrajina-z-palnim-uzimku.html?fbclid=IwAR1FLer7SjrZl6280NKHLYsHW0BXWroII_32Xj3pfADNWnxaG2wUJ11-SDc

GEOGRAPHICAL DIVERSIFICATION OF PETROLEUM PRODUCTS IMPORTS AS A FACTOR OF ECONOMIC AND CUSTOMS SECURITY OF UKRAINE

PROKOPENKO Valeriia, ZUBRYTSKYI Artur
State Tax University, Irpin, Ukraine

The article outlines the problems of Ukraine's oil refining sector, which led to a critical dependence on the import of petroleum products at the onset of a full-scale war. In particular, the oil refining sector of Ukraine was systematically dismantled by Russian companies after privatization, and even after the annexation of Crimea and the invasion of certain districts in Donetsk and Luhansk regions, Ukraine remained critically dependent on importing petroleum products from Russia and Belarus. As a result, following the onset of full-scale invasion and the rupture of trade relations with aggressor countries, Ukraine faced an acute need to redirect its purchases of petroleum products towards alternative sources. The purpose of the article is to identify trends in diversifying the geographical structure of petroleum product imports to Ukraine in the context of full-scale war from the perspective of economic and customs security. Unprecedented measures by market participants and the government are characterized, which ensured a radical restructuring of the structure of petroleum product imports after the loss of primary supply sources. Ukraine was able to successfully restructure its model of petroleum product imports, primarily due to the intensification of using road transportation, which, after the onset of full-scale invasion, provided approximately 40% of gasoline and diesel fuel imports, whereas similar shipments were sporadic until February 24, 2022. Furthermore, Ukrainian oil traders were successful in significantly diversifying the geographical structure of petroleum product imports, which contributed to its stability and positively impacted economic and customs security. Further directions for ensuring energy stability could involve the formation of legislatively defined minimum reserves of oil and petroleum products in Ukraine, sufficiently protected from aggressor attacks, the development of oil transshipment infrastructure on the western and southern borders, as well as investments in logistic and oil refining infrastructure of allied Western countries.

Key words: logistics, import of petroleum products, gasoline and diesel fuel, full-scale invasion, customs security.