

УДК 339.138

Вадим Ратинський, асистент

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, Україна

## ЦІНА НА ПАЛЬНЕ ЯК ІНДИКАТОР ДОБРОБУТУ СУСПІЛЬСТВА

Vadym Ratynskyi

### PRICE ON FUEL AS INDICATOR OF THE SOCIETY WELFARE

Роздрібна ціна бензину для кінцевих споживачів - один з універсальних економічних критеріїв, який можна зручно і ефективно використовувати для порівняння економік різних країн. Проте сама по собі номінальна ціна на заправці слабо відображає реальну вартість палива для кінцевих споживачів, адже висока ціна може не так впливати на загальний добробут мешканця країни з високим доходом на душу населення, як формально низька ціна - по пересічних громадянах в країні з бідним населенням.

Враховуючи специфіку ринку пального в загальному і в розрізі макроекономічних чинників кожної країни агентство Bloomberg нещодавно склало рейтинг ціни на бензин в 55 країнах світу і долю витрат на паливо по відношенню до доходів []. Умовний коефіцієнт розраховується по долі від середнього денного заробітку в країні, яку потрібно витратити на купівлю одного галону бензину (3,785 л). На основі середніх цін на пальне А-95 і рейтингу Bloomberg «Pump pain index» формуємо таблицю порівняння ціни на бензин та долі вартості пального в середньому доході громадян.

Таблиця 1

#### Порівняння ціни на бензин А-95 і місця в рейтингу «Pump pain index»

Ціна 1 літр А-95 бензину, \$	Країна	Місце в рейтингу Bloomberg «Pump pain index»
2,56	Норвегія	48
2,48	Данія	42
2,47	Італія	29
2,47	Голландія	37
2,44	Греція	23
1,85	Польща	15
0,98	Росія	29
0,23	Кувейт	54
0,16	Саудівська Аравія	52
0,02	Венесуела	55

Огляд рейтингу відразу дозволяє виявити ряд закономірностей. Найдорожчий бензин - в країнах Північної Європи (Скандинавія, Нідерланди), проте високі ціни на заправці не сильно впливають на добробут громадян, тому що їх доходи високі і на купівлю літри бензину йде лише декілька відсотків денного заробітку. Найдорожчий бензин в Норвегії - \$2,56 за літр. Ситуація незвична, адже Норвегія - єдина велика нафтовидобувна країна з дорогим бензином. Пояснюється це тим, що вона не субсидує ціни на заправках, а пускає кошти отримані від продажу нафти на оплату соціальних послуг - наприклад, забезпечення безкоштовної вищої освіти або модернізацію

інфраструктури. Норвежці, середній денний дохід яких складає \$270, платять за літр пального усього 3,6% від нього (48-е місце в рейтингу Bloomberg «Pump pain index»).

Не надто відчутно впливає ціна на бензин на добробут данців (2-е місце з \$2,48): вони витрачають на літр 5,3% свого денного заробітку, який складає \$178 (42-е місце в рейтингу). Третє місце за ціною пального з Нідерландами ділить Італія, і тут ситуація вже істотно гірше. На бензин йде 9,1% заробітку з \$103, через це країна займає 29-й рядок в рейтингу Bloomberg «Pump pain index». Через економічну кризу і необхідність скоротити великий державний борг податки на бензин за останній рік були підвищені на 24% що стало шоком для багатьох жителів країни, що займає одне з лідируючих місць у світі по числу автомобілів на душу населення. Жителям іншої охопленої кризою країни, Греції (5-е місце з \$9,23), доводиться набагато важче, ніж італійцям. Вони віддають за літр бензину 12% доходу з \$75 (23-а позиція в рейтингу). Ціна на бензин в Греції вища, ніж в середньому в Євросоюзі.

Рейтинг Bloomberg не включив Україну в перелік досліджених країн. Втім, підрахувати самим вітчизняні показники не складає особливих труднощів. Згідно з даними Державного комітету статистики, в січні 2012 року, середня заробітна плата українців складала 2 722 гривні в місяць [держкомстат]. Це дорівнює трохи більше 11 доларів в день. Щоб заправити літр преміум бензину (з розрахунку 12,4 грн. за літр) середньостатистичному українцеві доведеться викласти на АЗС 49% доходів. Попри те, що Україна не потрапила в рейтинг Bloomberg, можна не сумніватися, що з такою долею палива у витратах наша країна там займатиме далеко не лідируючі позиції.

Територіальні сусіди України (країни Балтії і Східної Європи) платять більше українців не лише в абсолютному, але і у відносному вираженні. Так, в Латвії, Литві, Естонії і Польщі ціни складають \$1,79-1,93, а в рейтингу Bloomberg вони займають 9-і, 12-і, 20-і і 15-і місця відповідно.

Діаметрально протилежна ситуація у багатих нафтою країнах Персидської затоки. Вони займають останні місця в обох рейтингах - і за ціною, і по долі заробітку, що йде на оплату бензину. Так, Саудівська Аравія, яка нещодавно обійшла Росію і стала найбільшою у світі по об'ємах видобутку нафти, знаходиться на 54-м місці за ціною (\$0,16) і на 52-му - по долі ціни бензину в доходах громадян: житель країни, в середньому, витрачає на літр бензину 1,1% свого денного доходу, який складає \$55.

Якщо говорити в контексті України, то наша держава, масово пустивши на свої ринки іноземні нафтові компанії, не лише розв'язала власну проблему функціонування цілої галузі, але і зробила чималу послугу іноземним нафтотрейдерам. На даному етапі ми маємо ціну на бензин приблизно таку ж, як в Росії, і ще довго цей паритет зберігатиметься, до моменту коли купівельна спроможність громадян зросте.

При цьому ніхто не говорить про нашу нафтову залежність. Навпаки, як тільки в галузі запрацювали ринкові стосунки, відразу вітчизняний ринок нафтопродуктів став цікавим і перспективним для іноземних трейдерів. Дуже важливим є усвідомлення вітчизняним суспільством нівелювання чинника імпортних енергоносіїв в ухваленні економічних рішень, адже ціна на пальне сформована перш за все ринковими законами і об'ємами внутрішнього споживання. А питання дороге або дешево - це швидше питання особистого відношення, що і доводить наведений вище рейтинг Bloomberg.

Це, до речі, говорить про рівень, що значно підвищився, монетизації вітчизняної економіки, адже, у своїх внутрішніх цінах Україна близька до досягнення паритету із Західною Європою, без чого повноцінна інтеграція практично неможлива.

Звідси можна зробити висновок що наша нинішня ціна на бензин є певним індикатором відстані, пройденої нами по дорозі в Європу – адже висока ціна на енергоносії, спровокована об'єктивними факторами (кон'юктурою ринку), і повинна рано чи пізно стати каталізатором економічних процесів в середині країни.

### **Використана література**

1. Статистична інформація Державної служби статистики України / Основні показники соціально-економічного розвитку України (оперативна) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Bloomberg Rankings «Pump pain index» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bloomberg.com/>

**УДК 339.13**

**Наталія Рожко, к.е.н., доцент**

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, Україна

## **ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНИХ ЗАСАД СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ МАРКЕТИНГОВОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ**

**NataliiaRozhko**

### **FORMATION OF COMPETITIVE PRINCIPLES OF ENTERPRISES MARKETING ACTIVITY STRATEGIC MANAGEMENT**

Розвиток країни, її добробут та процвітання залежать від існуючого стану економіки. Поліпшенню економічної ситуації в країні сприяє добре виважена та чітко охарактеризована стратегічна політика управління держави щодо ефективності розвитку економіки; створення державою нормативно-правової бази, яка б враховувала сучасні проблеми розвитку існуючих галузей економіки та сприяла їх вирішенню.

Зазначимо, що здійснення управління конкурентоспроможністю неможливе без застосування в процесі управління певних принципів діяльності підприємств. Вкажемо основні з них:

1) Принцип *системності* полягає в застосуванні системного підходу в процесі проведення маркетингової діяльності, створення та випуску підприємством певних видів продукції.

2) Принцип *єдності* характеризується однозначністю дій та кроків при проведенні змін в структурі компанії, в методах дій компанії щодо реалізації певного проекту.

3) Принцип *цілісності* полягає в створенні цілої нерозривної системи, постановці якоїсь нової задачі чи вирішенні існуючої проблеми.

4) Принцип *структурності* характеризується кількістю рівнів ієрархії управління певним об'єктом чи системою.

5) Принцип *надійності* характеризується стабільністю фінансового стану, безперебійністю функціонування системи при виході з ладу одного з компонентів.

6) Принцип *прогнозованості* визначає подальші напрямки та етапи діяльності підприємства.

7) Принцип *оптимальності* означає максимальне забезпечення виконання умов, що сприяють діяльності підприємства: повноцінному використанню ресурсів, раціональності функціонування всього процесу роботи.

8) Принцип *ефективності* зазначає показник раціональності прийняття управлінських рішень, раціональне використання трудових та природничих ресурсів та ін.

9) Принцип *ситуаційності* зазначає ступінь адаптованості до змін, що відбуваються на певних етапах проходження процесу, а також в внутрішньому та зовнішньому середовищах.