

Завербний А. С.
кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри зовнішньоекономічної та митної діяльності
Національного університету «Львівська політехніка»
Багнюк С. М.
студент
Національного університету «Львівська політехніка»

Zaverbnyi A. S.
PhD (Economics), Associate Professor
Associate Professor of Foreign Trade and Customs Department
Lviv Polytechnic National University
Bahniuk S. M.
Student of Foreign Trade and Customs Department
Lviv Polytechnic National University

ПРОБЛЕМИ ТА ПОТЕНЦІЙНІ МОЖЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІДПОВІДНОСТІ АВТОМОБІЛЬНОГО ПАЛИВА УКРАЇНИ ТЕХНІЧНИМ РЕГЛАМЕНТАМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Анотація. У статті розглянуто проблеми забезпечення відповідності автомобільного палива України технічним регламентам ЄС. Виокремлено економічний, екологічний та соціальний чинники проблеми. Наведено основні причини невідповідності пального українських НПЗ технічним регламентам ЄС. Запропоновано можливі шляхи вирішення.

Ключові слова: автомобільне паливо, технічні регламенти, бензин, дизельне паливо, стандарти «Євро».

Вступ та постановка проблеми. Станом на 2018 р. досягнення людства є надзвичайними. Які тільки винаходи та технології не були придумані, однак інновації з'являються знову і знову. Але, незважаючи на науково-технічний прогрес, лише близько двох століть тому люди почали замислюватися над тим, скільки шкоди їхня діяльність приносить світові. Забруднення атмосферного повітря – один із основних типів антропогенного забруднення. Воно полягає у викиді в атмосферу хімічних речовин, твердих частинок і біологічних матеріалів, здатних шкودити людині та іншим живим організмам. Внаслідок спалення автомобільного палива утворюється величезна кількість газоподібних сполук, що є однією із причин забруднення атмосфери. Наука рухається вперед, удосконалюється склад автомобільного палива, принцип його очищення під час згоряння, а також здійснюється випуск електроавтомобілів. В умовах економічної нестабільності України для прискорення вступу країни у ЄС та успішного виконання Угоди про асоціацію з ЄС (повна назва – Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та ЄС, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони) автомобільне паливо за всіма критеріями повинно відповідати технічним регламентам, що діють у Європі. На жаль, таке паливо доступне для продажу не на всій території держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням удосконалення автомобільного палива та приведення його до європейських норм, а також скороченням вихлопних газів під час його згоряння займалися такі зарубіжні та вітчизняні вчені, як Адам М. Бойес, М.І. Борисов, Д.М. Голден, М.Г. Грубель, Джастін Д.К. Бишоп, М.З. Джейкобсон, О.О. Діденко, Ніалл П.Д. Мартін, М.А. Подригало, С.К. Сінха, В.В. Славін, І.Л. Трофімов та інші.

Метою статті є розроблення пропозицій щодо удосконалення забезпечення відповідності автомобільного палива технічним регламентам ЄС.

Результати дослідження. Проаналізувавши праці науковців, зокрема Г.І. Архіпова, можна стверджувати, що транспортний комплекс – одне з найпоширеніших джерел забруднення навколишнього середовища [1]. Негативний вплив на довкілля також мають силові агрегати теплоелектроцентралей, які використовують мазут та дизельні приводи бурових установок. У цій ситуації з метою зменшення техногенного навантаження на навколишнє середовище М.А. Подригало у своїх роботах наголошує на необхідності відповідності вітчизняного автомобільного палива європейським регламентам [2]. В умовах євроінтеграції доцільним є виділення складових частин проблеми забезпечення відповідності автомобільного палива в Україні: економічної, екологічної, соціальної. Деталізуємо кожен з них.

Економічний складник забезпечення відповідності автомобільного палива в Україні в умовах євроінтеграції. Згідно зі статистичними даними, в Україні середній вік транспортних засобів становить майже 21 рік. Відповідно можна констатувати про їх невідповідність екологічному стандарту «Євро-0». У зв'язку з динамічною девальвацією національної валюти України у поєднанні з різким скороченням реальних доходів і, відповідно, купівельної спроможності громадян у 2015 році обсяги продажу пересічно вживаних транспортних засобів у країні становили 80 тис. штук [3]. За умов різкого зубожіння населення українці не спроможні купувати дорожчі авто. Населення практично не встигає належним чином оновлювати автомобільний парк відповідно до високих екологічних стандартів. Окрім того, динамічно зростають ціни на автомобілі. Інша ситуація відбувається в ЄС, де стандарт вводиться, як правило, систематично, але лише один раз за 5 років, а зростання цін відбувається зазвичай поступово (органічно). У результаті цього на дорогах України сьогодні спостерігається сильний контраст: новітні автомобілі (BMW, Audi та ін.) поруч із 35-річними «Ладами», 15-річними «Ланосами» та 45-річними «Запорожцями». Аналізуван-

ня статистичних даних та даних асоціації «Укравтопром» показало, що в грудні 2016 р. первинний ринок вживаних автомобілів в Україні сягнув рекордно високого результату – 5603 автомобілів. Це 39% загального обсягу первинних реєстрацій автомобілів в Україні. Зростання відносно грудня 2015 р. становить теж рекордну величину – 55% [4]. Динамічність ввезення (імпортування) вживаних автомобілів в Україну продемонстрував саме сегмент легкових автомобілів. У грудні 2016 р. імпорт сягнув 4170 штук, що перевищило аналогічний показник грудня 2015 р. втричі. За 2016 рік у сегменті легкових автомобілів було зареєстровано 17 417 одиниць, що на 22% більше аналогічного показника 2015 р. Причому значне зростання імпорту почалося з вересня аналізованого року. З липня 2016 р. в Україні почав діяти Закон № 3251 «Про внесення змін до підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів» [5]. Як показує аналізування, українці використовують право на ввезення одного старого автомобіля з ЄС за зниженими акцизами максимально можливо. Згідно з даними «Укравтопрому», найпопулярнішими серед вживаних автомобілів є авто європейського походження Renault (3626 штук), Volkswagen (3183), Skoda (1790), Opel (1585), Mercedes-Benz (923). Тобто попит на вживані автомобілі є досить значним [6]. Якщо говорити про пальне, то індекс Євро означає рівень вмісту в паливі речовин, що впливають на токсичність вихлопу, але, з іншого боку, він же визначає і рівень експлуатаційних якостей палива. У країнах ЄС діє стандарт EN 228, який суттєво суворіший за український ДСТУ 7687:2015 [7]. Насамперед це стосується експлуатаційних характеристик палива, але також є різниця і в класифікації типів бензину. Українське паливо класів Євро 3 і Євро 4, на жаль, не досягає сучасних європейських стандартів. І лише бензин, зазначений в Україні індексом Євро 5, дійсно відповідає європейським вимогам. Але таке паливо продається лише на деяких вітчизняних АЗС, причому переважно у столичному регіоні країни. Подібною ситуація є також і з дизельним паливом. Український ДСТУ 7688:2015, визначаючи вимоги до дизпалива класів Євро 3, Євро 4 і Євро 5, відповідає європейському стандарту EN 590 лише в частині Євро 5. А вітчизняні вимоги до палива класу Євро 4 і 3 взагалі не відповідають вимогам EN 590 [8]. Саме через цю невідповідність українського пального автомобілісти надають перевагу перевіреним міжнародним мережам, де суворіше ставляться до дотримання заявлених норм (технічних регламентів) і відкрито декларують, яким стандартам відповідає те чи інше пальне. У компаніях, які працюють на українському та європейському ринках, діють єдині стандарти для всіх країн присутності, відповідно і підхід до класифікування палива є також європейським. З економічної позиції варто

було б довести до відповідності європейським стандартам українське пальне, адже все ж українці хочуть купувати вітчизняний продукт. Зараз пальне Шебелинського заводу на АЗС «Укргазвидобування» є найкращим в Україні серед вітчизняних виробників, але, на жаль, воно є недостатнім на всій території України.

Екологічний складник забезпечення відповідності автомобільного палива в Україні в умовах євроінтеграції. Метою євростандартів є скорочення викидів шкідливих вихлопів, таких як оксид азоту (N_2O); окис вуглецю (CO_2); вуглеводні; тверді частинки [9]. Вищенаведені викиди регулюються для більшості типів транспортних засобів, включаючи легкові автомобілі, вантажні автомобілі, поїзди, трактори, баржі, за винятком морських суден і літаків. Для кожного типу транспортного засобу застосовуються різні стандарти. Їх дотримання визначається шляхом запуску двигуна під час стандартизованого циклу випробувань [10]. Невідповідні транспортні засоби не можуть бути продані в ЄС, але нові стандарти не застосовуються до транспортних засобів, що вже є на дорогах. Нові моделі повинні відповідати поточним чи запланованим стандартам. Ці стандарти, безперечно, несуть позитивний ефект. Представники SMMT (Товариство виробників двигунів та трейдерів), спираючись на результати проведеного ним дослідження, стверджують, що для того, щоб виробити таку саму кількість забруднюючих речовин, як один автомобіль, сконструйований в 1970-х рр., необхідно задіяти 50 сучасних авто. SMMT наводить такі цифри: вміст монооксиду вуглецю у бензині знижується на 63%, у дизелі знижується на 82% у 2014 р. порівняно з 1993 р.; вміст вуглеводнів у бензині знизився на 50% з 2001 р. до 2014 р.; вміст оксиду азоту знизився на 84% з 2001 р. до 2014 р.; частка частинок у дизельному пальному знизилася на 96% у 2014 р. порівняно з 1993 р. [10]. Оскільки бензинові та дизельні двигуни виробляють різні типи викидів, вони підпадають під різні стандарти. Наприклад, дизель виробляє більше твердих частинок (або сажі), що приводить до впровадження дизельних фільтрів для твердих часток. Надзвичайно важливо знати стандарт викидів у вашому автомобілі. Новий план уряду щодо скорочення забруднення повітря був оголошений у січні 2016 р. і вимагає відповідності стандарту Євро-5 для всіх імпортованих з-за кордону автомобілів. Цим фактично вводиться повна заборона на ввезення авто, що виготовлені раніше 2008/2009 рр. (або обов'язкове переобладнання двигуна під чинний екостандарт), оскільки реально екологічний стандарт Євро-5 в країнах ЄС та США почав діяти в 2009 р. і, відповідно, автовиробники почали випуск автомобілів з Євро-5 після 2009 р. З 01.01.2018 р. в межах Угоди про Асоціацію з ЄС встановлено новий рівень ставок ввізного мита на автомобілі, який є нижчим, ніж у попередні роки [11]. Для легкових автомобілів Угодою передбачено перехідний період тривалістю сім років.

Таблиця 1

Хронологія впровадження європейських регламентів на паливо в Європі та Україні

Стандарт викидів	Застосовується до нових легкових автомобілів у Європі, починаючи з:	Застосовується до більшості ввезених автомобілів у Європі, починаючи з:	Введений в Україні з:
Євро 1	1 липня 1992 р.	31 грудня 1992 р.	–
Євро 2	1 січня 1996 р.	1 січня 1997 р.	1 січня 2006 р.
Євро 3	1 січня 2000 р.	1 січня 2001 р.	1 січня 2013 р.
Євро 4	1 січня 2005 р.	1 січня 2006 р.	1 січня 2014 р.
Євро 5	1 вересня 2009 р.	1 січня 2011 р.	1 січня 2016 р.
Євро 6	1 вересня 2014 р.	1 вересня 2015 р.	заплановано ввести в дію з 1 січня 2020 р.

За цей час ставки ввізного мита поступово знижуватимуться до нуля. Держава заохочує переходити на екологічно чисті автомобілі, таким чином, розмитнення транспортних засобів, оснащених винятково електричними двигунами (одним або декількома) становить 0% від митної вартості. Саме так держава заохочує переходити на екологічно чисті автомобілі. Щодо визначення стандарту вихлопних газів автомобіля, то Європейською Комісією була розроблена спеціальна таблиця, в якій показано різні категорії Євро, які застосовуються у Європі до нових моделей автомобілів, затверджених після певної дати (див. табл. 1) [12].

Кожен автомобіль, проданий після зазначених дат, повинен відповідати певним стандартам. Щоб вони відповідали новим стандартам, деякі автовиробники впровадили селективне каталітичне відновлення (SCR), в якому реагент з редуруючою рідиною вводять через каталізатор у вихлоп дизельного автомобіля. Хімічна реакція перетворює оксид азоту у нешкідливу воду та азот, які викидаються через вихлопну трубу. Як показує аналізування, з кожним наступним роком норми викидів для автомобілів суттєво скорочуються. Висвітлення динаміки скорочення шкідливих викидів у процесі оновлення європейських стандартів для бензинових (див. рис. 1) та дизельних (див. рис. 2) автомобілів.

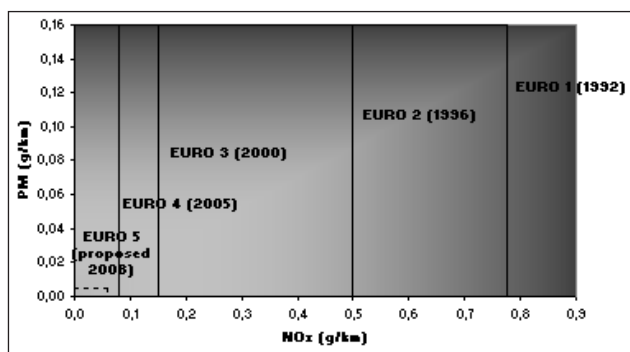


Рис. 1. Спрощена діаграма прогресії європейських норм викидів для бензинових автомобілів [10]

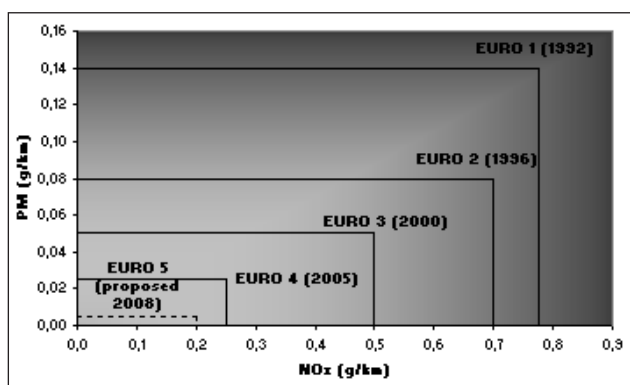


Рис. 2. Спрощена діаграма прогресії європейських норм викидів для дизельних автомобілів [10]

Соціальний складник забезпечення відповідності автомобільного палива в Україні в умовах євроінтеграції. Відкриття нових заводів із перероблення чи приведення пального у відповідність до стандарту євро мало б не лише позитивний економічний ефект, оскільки розвивалося б національне виробництво, але і соціальний, оскільки виникли б нові робочі місця, розвивалася б інфраструктура, зайнятість населення зросла би, платоспроможність теж. Європейський суд затвердив основні напрями політики ЄС

у сфері клімату та енергетики до 2030 р. Основним їх пріоритетом є скорочення викидів парникових газів до 2030 р. на 40% порівняно з рівнем 1990 р. Сьогодні, за даними Міжнародного енергетичного агентства (IEA), ЄС вдалося знизити викиди CO₂ від спалювання палива на 21% щодо рівня 1990 р., при тому, що в США об'єм таких викидів підвищився на 8%, а в Китаї – аж на 333%. IEA підраховує тільки викиди від спалювання палива, однак і ці дані дозволяють побачити загальну картину, адже викиди енергетики становлять близько 2/3 від світових викидів парникових газів [13]. Крім того, у грудні 2015 р. було підписано Паризьку угоду з клімату, спрямовану на скорочення викидів вуглекислого газу, уповільнення зростання глобальних температур і надання допомоги країнам у боротьбі з наслідками зміни клімату. Паризька угода фактично приходить на зміну Кіотському протоколу, учасники якого брали на себе відповідальність за скорочення парникових викидів. Суть кліматичних угод безпосередньо зачіпає автомобільну промисловість, оскільки автомобілі є одним з основних джерел шкідливих викидів в атмосфері. За даними IEA, у 2014 р. близько 23% викидів від спалювання палива припадало на транспорт, а попри усі зусилля зменшити кількість шкідливих викидів спромоглися лише деякі регіони, зокрема ЄС. Саме тому Україні необхідно удосконалити екологічну політику держави та редагувати законодавчу базу, аби кількість автомобілів, які не відповідають європейським стандартам викидів шкідливих речовин, скорочувалась, а українці змогли купувати більш екологічно чисті автомобілі. Першим кроком є встановлення рівня нульового податку на розмитнення електрокарів, але, на жаль, громадянин України із середнім заробітком не може дозволити собі придбати таке авто. Тому, аби відповідати технічним регламентам ЄС, нашому уряду необхідно вжити заходів задля покращення екологічної якості ринку автомобілів країни. Пальне Шебелинського заводу – це бензини та дизель вітчизняного виробництва, які за усіма показниками якості та екологічності відповідають стандарту Євро-5. Пальне від національного виробника – Шебелинського ВПГКН ПАТ «Укргазвидобування» – можна придбати у мережі АЗС «Укргазвидобування» (м. Харків та Харківська область) та у мережах АЗС-партнерів («БПСМ-Нафта», компанія «SUNOIL», Полтавська компанія ПП «Наdejда», Компанія «Автотранс») [14]. Компанія «Укргазвидобування» перейшла на виробництво палива стандарту Євро-5 ще в другій половині 2016 р. Результати випробувань зразків бензинів автомобільних А-92-Євро5-Е5, А-95-Євро5-Е5 та палива дизельного ДП-3-Євро5-В0 виробництва Шебелинського ВПГКН, які були досліджені в акредитованому випробувальному центрі ТОВ «Інспекторат Україна» на відповідність вимогам ДСТУ 7687:2015 та ДСТУ 7688:2015, черговий раз підтверджують високу якість нафтопродуктів Шебелинського ВПГКН та повну відповідність вимогам державних стандартів [7], [8], [14]. На українському ринку є чимало автозаправних станцій, які є представниками міжнародних паливних компаній. Кількість АЗС світових брендів в Україні постійно зростає, адже на них продають пальне таких же стандартів, як і в Європі, не відрізняючи країну кінцевого споживання. Є багато причин, чому українські НПЗ не можуть виробляти паливо, яке відповідає тим же технічним регламентам ЄС. В основному це стосується законодавчого, політичного та економічного питань. По-перше, законодавча база України стосовно виробництва та реалізації пального досі не є досконалою. Оскільки підпільні нафтопереробні заводи продають паливо з великими частками присадок та заборонених хімічних добавок, такі підприємства не сплачують податків і не дотримуються не лише встановлених норм, але і правил безпеки. По-друге,

сучасні українські політики не всі розмежовують поняття «власного бізнесу» та «політичної діяльності» – їм вдається це поєднувати. Таким чином, досі існують так звані клани, одні підприємці покривають інших, деяка частка закупівель так і залишається непрозорою. По-третє, сучасне економічне становище України є скрутним. Застаріле обладнання та технології на вітчизняних НПЗ гальмують процес виробництва якісного пального. Виправити таку ситуацію можливо, якщо держава розпочне жорстке контролювання виробництва та реалізації пального, будуть введені заборони та штрафи, ліквідуються тінюві НПЗ, усі закупівлі здійснюватимуться відкрито та прозоро. Для того щоб спонукати виробництво пального, яке відповідатиме технічним регламентам ЄС, варто залучати інвесторів або ж продавати частку акцій вітчизняних НПЗ, аби отримати кошти для модернізації таких підприємств. Торговельні операції з автомобільним паливом екологічного класу Євро-4 з 1.01.2018 р. заборонено положеннями Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, суднових та котельних палив, затвердженого постановою Кабміну від 1.08.2013 р. № 927. Технічний регламент розроблено відповідно до вимог Директиви 98/70/ЄС Європарламенту і Ради від 13.10.1998 р., а також Директиви 2005/33/ЄС Європарламенту і Ради від 6.07.2005 р. Згідно з документом, обіг бензинів і дизельного палива класу Євро-3 було припинено з 1.01.2016 р., Євро-4 – з 1.01.2017 р. Автомобільне паливо Євро-5 можна продавати безстроково [15]. У зв'язку з останніми подіями, що відбуваються в Україні, та ухваленими законодавчими змінами позиції тінювих виробників пального було істотно потіснено. Більшість підпільних міні-НПЗ, число яких 10 років тому сягало ледь не півтори сотні, зараз простоюють. Скорочення тінювих НПЗ сприяло введенню акцизного податку на компоненти моторних палив, що позбавило таких сумнівних виробників сировинної бази. Обов'язок перевіряти АЗС в Україні покладено на Держспожив-

службу, яка здійснює контроль за дотриманням вимог законодавства щодо захисту прав споживачів та правил торгівлі нафтопродуктами. У 2017 р. територіальні органи служби перевірили 177 АЗС, встановивши порушення у 61% заправок. При цьому з перевірених 2,92 млн л нафтопродуктів було припинено реалізацію всього 82,31 тис. л. До адміністративної відповідальності притягнуто 71 людину. Контролювання за виконанням обов'язкових вимог технічного регламенту, що передбачає заборону обігу автомобільного пального класу Євро 4, буде здійснювати Державна екологічна інспекція [16]. Помилковою є думка, що посилення вимог до палива і підвищення стандартів його якості вплине на зростання ціни на ці нафтопродукти. Проте введення повноцінного контролю з боку держави і зачистка тінювих НПЗ можуть спричинити здорожчання палива.

Висновки. Нафтопереробний сектор України є перспективним за умови постійного оновлення технологій, впровадження інновацій та виробництва пального, яке відповідатиме не лише державним стандартам, але і європейським нормам. На жаль, натепер увесь потенціал у цій сфері країна не використовує, адже українська законодавча база поки ще не остаточно адаптована до європейських стандартів (хоча зроблено перші кроки), в країні проводиться АТО, процвітає тінювий сектор економіки, а також занадто високий рівень корумпованості влади. Крім того, український менталітет поки не дозволяє жити прозоро та чесно, дотримуючись тих же законів про перевезення через митний кордон держави автомобілів іноземної реєстрації. Однак, незважаючи на все вищезазначене, Україна має потенціал та може проявити себе у нафтопереробній сфері, зокрема у паливному секторі. Слід докласти максимум зусиль для створення прозорого повноцінного ринку, на якому недобросовісна конкуренція зникне, а трейдери торгуватимуть якісним паливом і чесно конкуруватимуть, борючись за свого покупця. Вирішивши в майбутньому вказані проблеми, Україна буде бажаним партнером на європейському паливному ринку.

Список використаних джерел:

1. Архіпова Г., Ткачук І., Глушков С., 2009. Аналіз впливу відпрацьованих автомобільних газів на стан атмосферного повітря в густонаселених районах. Вісник НАУ № 1, с. 78–83.
2. Подригало М., Внукова Н., Каленіченко А., 2010. Аналіз та прогнозування європейських екологічних норм для автомобільного транспорту та аналогічні нормативи в Україні. Екологія і промисловість: науково-виробничий журнал № 1, с. 4–9.
3. НафтоРинок, 2017. Стратія по Євро-6. URL: <http://www.nefterynok.info/uk/statti/strast-po-vro-6>.
4. Укравтопром, 2016. Статистика продажів автомобілів. URL: <http://ukrautoprom.com.ua/uk/statistika/statistika-2016>.
5. Закон України «Про внесення зміни до підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів». № 1389-19 від 31.05.2016. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1389-19>.
6. Автоцентр, 2017. Розбираємося, що означає бензин Євро? URL: <https://www.autocentre.ua/ua/opyt/toplivo/razbiraemysachto-oznachaet-benzin-evro-355358.html>.
7. Держспоживстандарт України, 2016. ДСТУ ISO 7687:2015 Бензини автомобільні Євро. Технічні умови. Київ: Держспоживстандарт України.
8. Держспоживстандарт України, 2016. ДСТУ ISO 7688:2015 Паливо дизельне Євро. Технічні умови. Київ: Держспоживстандарт України.
9. Русіло П.О., Костюк В.В., Афонін В.М., 2008. Вплив на довкілля автомобільного транспорту на всіх стадіях його життєвого циклу. Науковий вісник НЛТУ України, вип. 18.3, с. 85–89.
10. Вікіпедія, 2017. Євро-1. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%84%D0%B2%D1%80%D0%BE-1>.
11. Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та ЄС, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони № 984_011 від 30.11.2015. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984_011/page. European Commission, 2015. Low carbon technology. URL: https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon_en. [Accessed 2 December 2017].
12. International Energy Agency, 2018. Oil market report. URL: <http://www.iea.org/>.
13. Укргазвидобування, 2017. Переробка і реалізація. URL: <http://ugv.com.ua/uk/page/pererobka-i-realizacia>.
14. Постанова Кабінету міністрів України «Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, суднових та котельних палив» від 1 серпня 2013 р. № 927, зі змінами № 973 від 22.12.2016. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/927-2013-%D0%BF>.
15. 112 UA, 2018. АЗС перейшли на паливо Євро-5: Чи зростуть ціни? URL: <https://ua.112.ua/mnenie/azs-pereishly-na-palyvo-evro-5-chy-zrostut-tsin-y-429828.html>.

ПРОБЛЕМЫ И ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СООТВЕТСТВИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТОПЛИВА УКРАИНЫ ТЕХНИЧЕСКИМ РЕГЛАМЕНТАМ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Аннотация. В статье рассмотрены проблемы обеспечения соответствия автомобильного топлива Украины техническим регламентам ЕС. Выделены экономическая, экологическая и социальная составляющие проблемы. Приведены основные причины несоответствия топлива украинских НПЗ техническим регламентам ЕС. Предложены возможные пути решения.

Ключевые слова: автомобильное топливо, технические регламенты, бензин, дизельное топливо, стандарты «Евро».

PROBLEMS AND POTENTIAL POSSIBILITIES OF FORMATION SYSTEM OF PROVIDING AND COMPLIANCE OF UKRAINIAN AUTOMOBILE FUEL WITH THE TECHNICAL REGULATIONS OF THE EUROPEAN UNION

Summary. In this work there have been considered the problems of ensuring compliance of Ukrainian automobile fuel with the technical regulations of the EU. There was identified economic, ecological and social components of the problem. The main reasons for the non-conformity of fuel of Ukrainian refineries with the technical regulations of the EU are presented. Possible solutions were suggested.

Key words: automobile fuel, technical regulations, gasoline, diesel fuel, Euro standards.

УДК 331.105.6

Зеленко О. О.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри міжнародної економіки і туризму
Східноукраїнського національного університету
імені Володимира Даля*

Zelenko O. O.

*PhD in Economics, associated professor,
associated professor in World Economy and tourism department
Volodymyr Dahl East Ukrainian National University*

КУЛЬТУРА СОЦІАЛЬНОГО ДІАЛОГУ У СФЕРІ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН РЕГІОНУ

Анотація. На основі проведеного аналізу у статті ідентифіковане поняття культури соціального діалогу у сфері економічних відносин регіону. Визначено, що феномен культури соціального діалогу є відособленою частиною економічної культури та включає в себе культуру ділового спілкування, але ні в якому разі не є їй тотожним. Узагальнення результатів попередніх досліджень дало змогу визначити соціально-економічні умови формування культури соціального діалогу на регіональному рівні. Також визначено її відмінні риси, принципи та функції. Виявлено сучасні особливості прояву культури соціального діалогу в регіонах України.

Ключові слова: соціальний діалог, культура, економічні відносини, регіон, цінності, норми, сталий розвиток.

Вступ та постановка проблеми. До певного часу існувала думка, що економічному середовищу не притаманні певні правила поведінки. Головна мета – отримання доходу та нарощування прибутків, а яким шляхом буде досягнута ця мета – неважливо. Але еволюція економічних досліджень доводить, що у цій сфері відносин також накопичено певний базис цінностей, норм поведінки, якими мають користуватися учасники економічної діяльності.

Виникнення культури у сфері економічних відносин зумовлене людським фактором, адже дійові особи тут також люди – представники різних соціальних класів, кожен із яких має власні пріоритети, але їх досягнення вимагає від кожного дотримання певних умов суспільної взаємодії; їх ігнорування приведе до зниження ефективності економічної діяльності.

Особливим інструментом реалізації ефективних економічних відносин стає соціальний діалог, який є за собою комунікації між різними соціальними класами. У світлі тенденції його застосування не тільки у сфері соціально-трудова відносин окремих підприємств, але й на мезорівні для організації економічних відносин регіону актуальним стає питання визначення складників культури соціального діалогу в економічній сфері окремих територій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Поняття економічної культури не є новим для наукового середовища. Ним дуже часто оперують як закордонні, так і вітчизняні вчені.

Так, цікавим є підхід російських соціологів Т. Заславської та Р. Ривкіної [1, с. 105–113], які підтверджують еволюційний підхід до виникнення феномену економічної