

межах осьової частини Каркінітської затоки. В структурному відношенні Джарилгач представлений двома складовими частинами які розрізняються між собою в морфометричних параметрах.

Список літератури:

1. Вихованець Г. В. Провідні риси ландшафтної структури піщаних акумулятивних форм у береговій зоні Чорного та Азовського морів / Г.В.Вихованець // Вісник Одеського нац. університету. Географічні та геологічні науки. – 2001. – Т. 6. – Вип. 9. – С. 5 – 14.
2. Геология СССР. Том VIII. Крым. Часть 1. Геологическое описание. – М.: Недра, 1969. – 576 с.
3. Давидов О.В. Акумулятивні форми Херсонської області як природний берегозахисний бар'єр / О.В.Давидов, Я.В.Василевська // Причорноморський екологічний бюлетень. – 2008. – №1. – С.94-100.
4. Давыдов А.В. Влияние разломов в земной коре на расположение аккумулятивных форм в пределах северного и северо-западного побережья Азовского моря / А.В.Давыдов // Регіональні проблеми України: Географічний аналіз та пошук шляхів вирішення. Збірник наукових праць. – 2011. – С. 99 – 110.
5. Зенкович В.П. Берега Черного и Азовского морей. / Всеволод Павлович Зенкович. – Москва: Географгиз, 1958. – 371 с.
6. Зенкович В.П. Основы учения о развитии морских берегов / Всеволод Павлович Зенкович. – Москва: Изд-во АН СССР, 1962. – 710 с.
7. Котовский И.Н. Морфология и динамика берегов Черного моря в пределах Херсонской области УССР. / Игорь Николаевич Котовский. – Автореферат дисс. на соиск. ученой степени канд. геогр. наук. по спец. 11.00.04. Геоморфология и палеогеография. – Киев: Инст. географии АН Украины, 1991. – 19 с.

К.Д. ЦІРДАВА

РЕГІОНАЛЬНІ ФАКОТРИ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА АВТОМОБІЛЬНЕ ПАЛЬНЕ В СВІТІ

Постановка проблеми. Кожен рік споживання пального в світі зростає неймовірними темпами. Останнє десятиліття щороку використання нафти зростає на 100 тис. тон в рік, а за 30 років (з 1985 по 2015 рр.) об'єми споживання нафти майже подвоїлись з 2,8 до 4,2 млрд. тон.

На сьогодні, ця тема є дуже важливою, бо цінова політика на пальне постійно змінюється в залежності від регіону. В деяких країнах ціни на цей продукт можуть не змінюватися довгий час, а в інших відбувається постійна зміна ціни. Тож важливо зрозуміти основні причини ціноутворення на пальне в залежності від регіону нашої планети. Ми розглянемо де саме видобувають найголовнішу сировину для виготовлення автомобільного пального – нафту. Також, з'ясуємо наскільки ресурсозабезпеченими є країни світу і в яких регіонах «чорного

золота» найбільше. З'ясуємо які регіональні та локальні фактори, можуть впливати на ціноутворення пального.

Можна також виокремити географію цін на пальне в різних регіонах світу, адже окрім глобальних факторів які впливають на ціноутворення в світі не залежно від регіону (наприклад ціна нафти на ринку) існують і інші фактори вже залежні від певного регіону. Ну і звичайно неможна обійти стороною географічні, політичні, економічні та інші фактори, що мають безпосередній зв'язок з ціновою політикою в різних регіонах світу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На сьогодні, відомо безліч факторів, що можуть впливати на цінову політику стосовно бензину в світі, але немає повного аналізу цієї теми. Так, є безліч джерел де вказуються окремі фактори і як вони впливають, але як всі вони пов'язані між собою, знайти неможливо.

Формування мети і завдань. Метою статті є дослідження всіх елементів які можуть впливати на регіональні фактори ціноутворення на автомобільне пальне в світі.

Визначено наступні завдання:

- розглянути географію видобутку та ресурсозабезпеченості нафтою в різних країнах світу;
- дослідити регіональні та локальні фактори ціноутворення на паливо в світі;
- проаналізувати динаміку та сформулювати прогноз формування цін на пальне в різних регіонах світу

Виклад основного матеріалу дослідження.

Отже, розпочнемо з найголовнішого фактору, який впливає на цінову політику пального. Основним чинником є сировинний, тобто те з чого можна виробляти пальне-ресурсозабезпеченість нафтою. Для того, щоб можна було виробляти пальне, необхідна велика кількість нафти, яка є одним із найдорожчих і найдорогоцінніших ресурсів. Недарма для неї інколи використовують образне словосполучення « чорне золото» або «земельне масло». Але для видобутку такої сировини, необхідно знати де її можна здобути і скільки її є на певній території. Тож нафтова промисловість є однією з провідних галузей світової паливно-енергетичної промисловості. На даний час, нафтових свердловин які діють, налічується близько мільйона. Сьогодні світові запаси нафти складають 1208,2 млрд. барелів. За останні 25 років показник кількості видобутої сировини збільшився на 500 млрд. барелів. Але потенційні вже доведені запаси нафти в два рази більше і налічують близько 2600 млрд. барелів. Нині найбільшими запасами нафти забезпечені території Близького і Середнього Сходу, а саме країни Саудівської Аравії-28%, Ірак-11%, Іран, ОАЕ і Кувейт – по 10%. Також важливо відмітити, що значні запаси нафти знаходяться і в таких країнах як Венесуела, Мексика, США, Росія, Алжир, Нігерія, Лівія, Велика Британія, Індонезія і Норвегія (Рис. 1.1) [3].

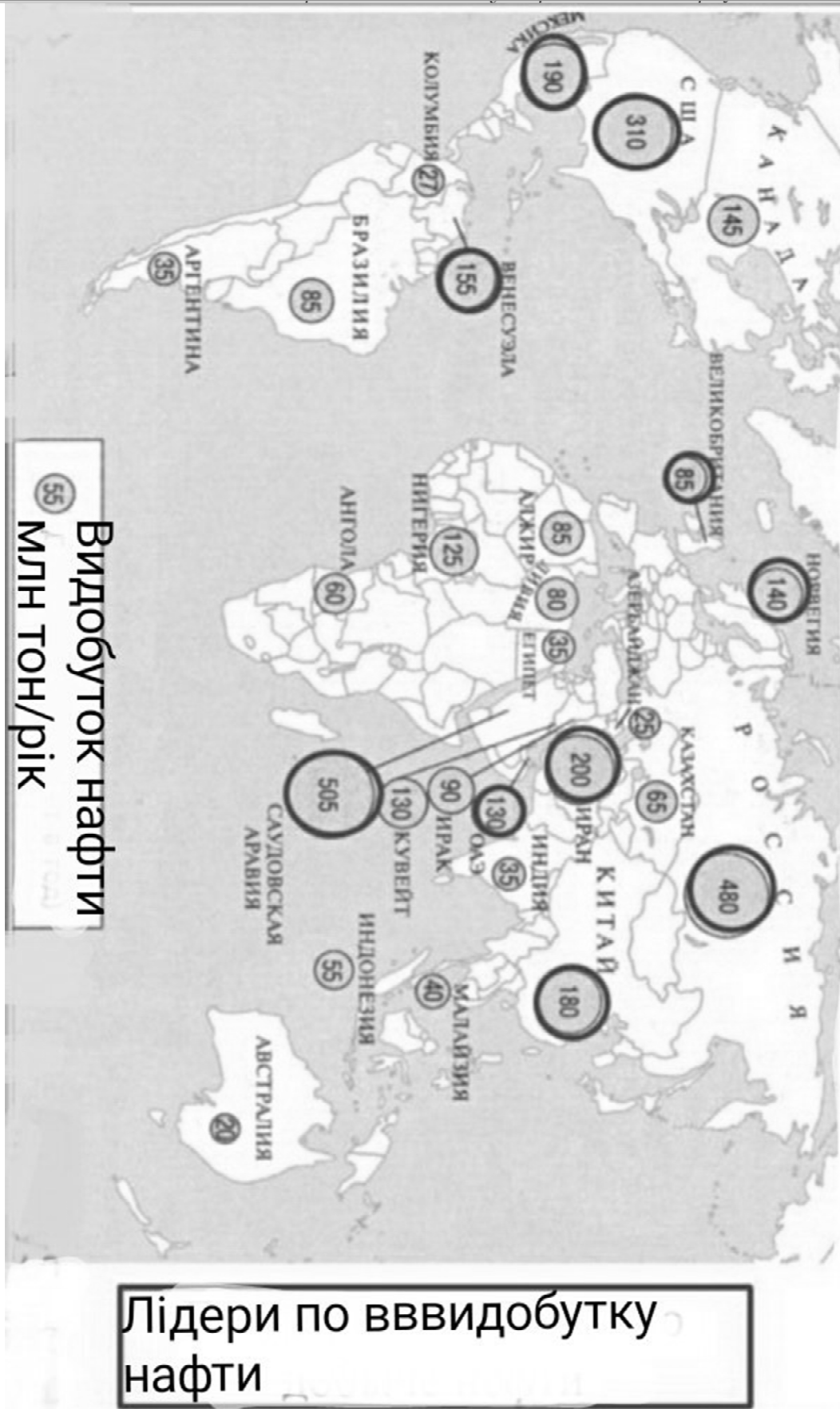


Рис. 1.1. Об'єми видобутку нафти серед країн-лідерів, 2017 рік

Бензин – це продукт нафтопереробки, який представляє собою речовину з низькими детонаційними характеристиками. Але таку речовину використовують для поршневих двигунів внутрішнього згорання з примусовим займання від іскри.

Також, бензин має відмінності одне від одного. Якість та вартість пального залежить від: інтервалу температури кипіння, октанового числа та наявності сірки.

Сучасне хороше пальне має буди доброї в'язкості, однорідним, мати низькотемпературні властивості, а також добре випаровування, щоб переходити від рідкого до газоподібного стану. Також чим вище тиск при випаровуванні пального в замкнутому просторі, тим інтенсивніший процес конденсації.

Найбільш важливою характерною рисою для бензину, є октанове число. Це показник його стійкості до детонації, означає, що чим вище октанове число, тим довше бензин не запалюється при стисненні, тим сильніше можна його стиснути. Це дає змогу вичавити більше енергії для автомобіля [2].

Існує достатньо багато методів виробництва бензину. Але на сьогодні найпоширенішими є термічний крекінг, каталітичний крекінг і гідрокрекінг. Це одні з найвигідніших і більш безпечніших методів виробництва автомобільного пального. Такі методи допомагають здешевити виробництво бензину і підвищити його октановий індекс. Таким чином, ми отримуємо високоякісне паливо з гарними детонаційними властивостями.

Наступне на що хочеться звернути увагу, це звичайно регіональні та локальні фактори ціноутворення на автомобільне пальне в світі. Звичайно кожен регіон ставить ціну на паливо виходячи з декількох факторів, що вже були озвучені (райони нафтопромислу і технологія виробництва) які можна сказати є основою формування ціни, але не можна при формуванні ціни не врахувати регіональні фактори (економічні, політичні та географічні) та локальні (політика паливних компаній та сезон відпочиваючих).

Дуже цікавим фактором який впливає на те, скільки коштуватиме бензин після його виробництва або експорту, є політика приватних паливних компаній. Тому, що в основному власниками автозаправок є приватні компанії. Кожна така компанія має свої основні цілі і політику. Але слід відмітити, що у всіх країнах світу, держава контролює цінову політику таких паливних компаній, що забезпечує не суттєве коливання ціни між різними автозаправками за 1 літр бензину. Тому між країнами ціна може відрізнитися суттєво, але в самій країні, ціна буде приблизно однакова на всіх заправках.

Наступний фактор, що впливає на ціну пального – сезон відпочиваючих. Зазвичай, коли приходить літній сезон, час коли всі намагаються поїхати кудись відпочити, кількість людей, що подорожують на машині в рази збільшується. Це безпосередньо впливає на збільшення попиту на бензин. Доводиться збільшувати обсяги виробництва пального

або в більшій кількості його експортувати, що також збільшує ціну бензину. Але зростання ціни в період сезонності, також контролює держава, яка слідкує щоб все було в рамках допустимого.

Роздрібна ціна між континентами, державами, регіонами та навіть просто АЗС, не можуть бути однаковими у всьому світі. Ми вже встановили більшість причин, через що так відбувається.

Суспільні тенденції по вартості даного продукту відстежити не складає зусиль. Дуже великий вклад по дослідженню цього питання проводили декілька світових агентств, одне з таких «Morgan Stanley» [1]. Таким чином було встановлено, що більше чверті бензину в світі продають нижче собівартості. Зазвичай таке зниження ціни на автомобільне паливо, відбувається в азіатських країнах, де держава сприяє утворенню спеціальних субсидій на бензин, що робить його дешевшим ніж в розвинених країнах.

Існують організації які щорічно складають перелік із зазначенням вартості різних марок бензину в різних країнах світу. Однією із таких організацій є МАБТ, яка кожного року складає список ціни на різне паливо в світі. Можна привести приклад бензину марки А-95 (таблиця 1), та побачити скільки він коштував в різних регіонах світу за минулий рік.

Таблиця 1.1.

Вартість бензину марки А-95 у світі, 2016 рік

Країна	\$	Країна	\$	Країна	\$	Країна	\$
Норвегія	1,96	Україна	1,28	Китай	0,98	США	0,75
Данія	1,82	Сінгапур	1,27	Вірменія	0,97	Казахстан	0,60
Монако	1,80	Кенія	1,14	Росія			
Німеччина	1,80	Таїланд	0,96	Азербайджан	0,48		
Великобританія	1,74	Індія	1,12	Білорусь	0,95	ОАЕ	0,41
Італія	1,70	ПАР	1,07	Аргентина	0,94	Іран	0,08
Бразилія	1,50	Чилі	1,01	Узбекистан	0,86	Туркменістан	0,023
		Австралія					
Японія	1,42	Канада	1,00	Таджикистан	0,83	Венесуела	0,016

Отже, ціни на автомобільне паливо в світі, коливаються дуже сильно, від 0,016 центів до 2,50 доларів за літр (Рис. 1.2). Знову ж таки це супроводжується і ціною по якій закуповується нафта в деяких країнах, і вартістю переробки сировини в готовий продукт, і різницею марок бензину, а також від націнки приватних паливних компаній, від сезону і податку встановленого певною країною. Беззаперечно значення має і спроможність населення певної держави купувати такий продукт, від цього заложитиме буде держава продавати паливо нижче собівартості, по ціні собівартості, з націнкою або дуже великою націнкою.

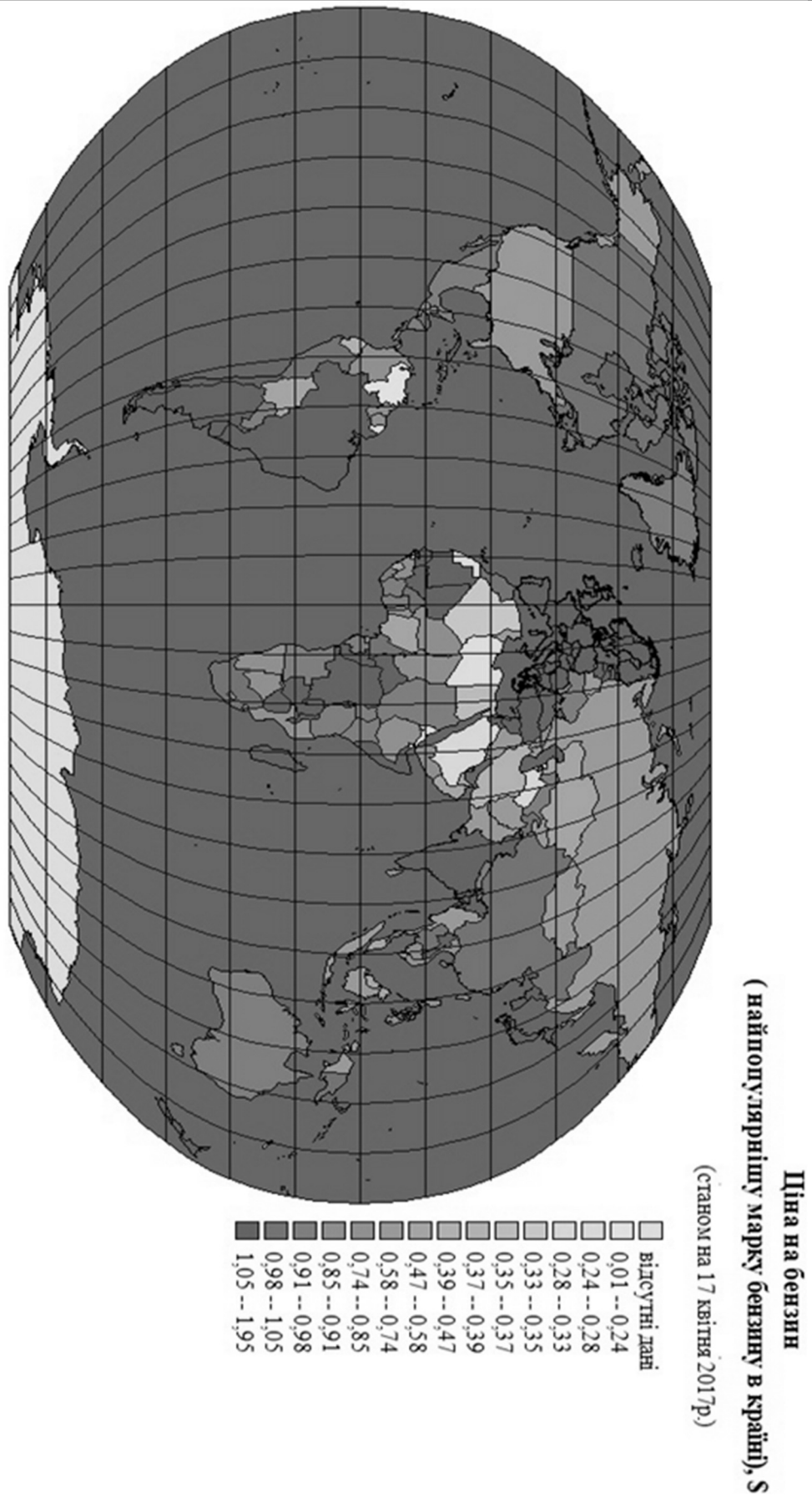


Рис. 1.2. Ціни на бензин
(найпопулярнішу марку бензину в країні), \$

Не менш значущими факторами які можуть впливати на коливання ціни на автомобільне паливо:

- Географічні. Насамперед це природні катаклізми які можуть завдати неабиякої шкоди НПЗ, таким чином в світі зросте вартість продуктів нафтопереробки;

- Політичні. Різні зворушення в цій галузі, зміни в законах і інше, зумовлюють підвищення цін на даний продукт.

- Економічні. До зростання ціни може призвести наприклад економічна криза.

За останні роки ціни на світовому ринку нафти дуже впали. Це розпочалося в 2013 році і було пов'язано с декількома факторами:

1. Зниження темпів росту Китаю. Індустріалізація якого в 2002-2008 роках забезпечувала високий попит на паливо, тому і ціни були високі.

2. Розвиток технологій горизонтального буріння. Через це стала доступна «сланцева революція». Це значить, що активно стали видобувати сланцеву нафту.

3. Політичні кризи. Як ми вже знаємо, 2/3 нафти світу видобувають країни ОПЕК які не можуть між собою домовитись скільки видобувати цієї сировини. Через цю причину ціна зі 100\$ впала до 40\$ за барель.

У кінці 2015 року ціна на «чорне золото» впала до рекордно низької за останні 11 років [4].

Політична нестабільність в багатих нафтових районах може викликати коливання цін. Наприклад в 2008 році ціна за барель нафти була 140\$ це було зумовлено страхом споживача по відношенні до війн в Афганістані та Іраку. Якщо багатий нафтою район стає політично нестабільний, то це дає змогу постачальникам підвищити ціну щоб поставки всі залишались доступним тільки тим, хто запропонував найвищу ціну.

Говорячи про закон попиту та пропозиції в цілому, очікується, що ОПЕК все ж таки віддасть перевагу обсягу ціні та збільшить видобуток в найближчому майбутньому.

У зв'язку з багатьма економічними підрахунками компанії «SEB» [3], очікується, що баланс пропозиції/попиту зрушиться від надмірної пропозиції в 2015 році – 1,9 мільйона барелів на день, до 0,6 мільйона барелів на день в 2016 році і забезпечить збалансований ринок в 2017 році.

За оцінками різноманітних соціально-економічних джерел в тому числі і «SEB», середня ціна на нафту в 2016 році мала складати 45\$ за барель, в 2017 році – 60\$, а в 2018 році і далі-70\$. Звичайно непередбачені події, наприклад, політична або економічна нестабільність, природні катастрофи та інше можуть привести до більш серйозних коливань і високим цінам на світовому ринку нафти.

Висновки з даного дослідження:

Отже, одною із основних задач які ми розглянули це розміщення основних районів нафтопромислу та переробки нафти в різних регіонах світу. Наступним було досліджено регіональні та локальні фактори ціноутворення на паливо в світі. До локальних можна віднести: політику паливних компаній та сезон відпочиваючих. До регіональних відносяться: географічні, насамперед це природні катаклізми які можуть завдати неабиякої шкоди НПЗ; політичні, різні зворушення в цій галузі або зміни в законах; економічні, можна віднести до таких кризу. Також, було проаналізовано динаміку та сформовано прогноз формування цін на пальне в різних регіонах світу. За останні роки ціни на нафту дуже впали і на це були дуже важливі причини.

Така політична нестабільність в багатих нафтових районах викликала коливання цін. В цілому очікується, що ОПЕК все ж збільшить видобуток нафти в найближчому майбутньому. Але через значні витрати на урізання капіталовкладень очікується здорове зростання попиту поряд з негативним впливом на США і країни, що не входять в ОПЕК, неамериканське виробництво. Якщо ціна на нафту зростає або падає, то безпосередньо буде рости або падати ціна і на бензин. Можна казати, що в цьому році вартість нафти підніметься і в наступні кілька років буде зростати, а з цим буде підвищуватись вартість пального в світі.

Список літератури:

1. Morgan Stanley: інвестиційний банк [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.morganstanley.com>.
2. Бойченко С.В. Інноваційні технології отримання високооктанових компонентів автомобільних бензинів/С.В. Бойченко, Є.В. Кравченко, М.А. Мартинюк// Екотехнології. – 2005. – №6. – С. 22-25.
3. Нафтова промисловість світу [Електронний ресурс]-Режим доступу: <http://moyaosvita.com.ua/geografija/naftova-promislovist-svitu/>. – Загол. з екрану.

О.О. ШЕВЧЕНКО

**ДОСЛІДЖЕННЯ ГЕОМОРФОЛОГІЧНИХ
ОСОБЛИВОСТЕЙ БЕРЕГІВ КАХОВСЬКОГО
ВОДОСХОВИЩА ДЛЯ ВПРОВАДЖЕННЯ
БЕРЕГОЗАХИСНИХ РОБІТ**

Постановка проблеми. Досвід будівництва та експлуатації гідротехнічних об'єктів показав, що недостатнє врахування їх впливу на навколишнє природне середовище призвело до негативних, навіть катастрофічних, екологічних наслідків у зоні їх впливу. Створення Каховського водосховища призвело до активізації процесу хвильової абразії берегів. Зона руйнування берегів поширюється на орні землі,