

**Р. В. Манн, О. В. Фінагіна, Г. О. Баранов**

## **АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОЇ СКЛАДОВОЇ НАФТОГАЗОВОЇ ГАЛУЗІ РЕГІОНУ**

*На основі аналізу основних аспектів розвитку логістичної складової нафтогазової галузі досліджено на прикладі компанії «Нафтогаз України» застосування економічної практики з метою використання її в розбудові цієї галузі і в цілому економіки країни. Варто звернути увагу, що на сьогоднішній день мало досліджень з цієї проблематики, а поодинокі дослідження не повною мірою відображають вплив логістичної складової нафтогазової галузі на економічні перспективи в Україні.*

*У статті проаналізовано логістичну складову нафтогазової галузі на прикладі компанії «Нафтогаз України». З використанням методики завдання «зробити або купити» проаналізовано і проведено розрахунок витрат на купівлю нафти та газу. В дослідженні доведено, що у разі використання нафти та газу власного видобутку витрати значно менші і знижується залежність країни від зовнішніх факторів. Подано розрахунок вартості транспортування умовної кількості нафти (газу) залежно від обраного виду транспорту. Дано спробу продемонструвати вплив різних факторів при виборі виду транспортування на кінцеву вартість товару. В статті доводиться, що аналіз логістичної складової нафтогазової галузі на прикладі компанії «Нафтогаз України» може стати двигуном сучасної економіки, оскільки створює фундамент для подальшого розвитку цієї галузі. Наводяться оцінки досліджень перспектив нафтогазової галузі спеціалістами і вченими з різними поглядами.*

**Ключові слова:** логістична складова, нафтогазовий сектор, транспортування, видобуток нафти, видобуток газу.

**Мета дослідження** полягає в дослідженні та узагальненні інформації про основні аспекти логістичної структури нафтогазової галузі, формулюванні й обґрунтуванні основних причин фінансових втрат ринку шляхом дослідження логістичної складової нафтогазового комплексу України на прикладі компанії «Нафтогаз України», аналізі ідеї, функцій і особливостей, що застосовувалися в економіці.

**Викладення основного матеріалу.** Україна має вигідне географічне розташування: через її територію проходить сім міжнародних транспортних коридорів. Проте транспортний потенціал використовується не повною мірою. Поганий стан доріг, відсутність налагодженої логістичної та транзитної системи заважають залученню інвестицій та отриманню додаткових доходів. Для вирішення цих проблем необхідно провести комплексні реформи, що торкаються одночасно транспортної системи та інфраструктурних напрямів. Реалізація необхідних ініціатив, зокрема створення платних доріг та логістичних центрів міжнародного рівня, забезпечить збільшення перевізників та дохід від їх обслуговування. Зростання обсягів міжнародних поставок вимагатиме розробки та використання максимально ефективних схем та методик доставки вантажу. Крім того, розвиток транспортної інфраструктури підвищить конкурентоспроможність нашої країни на світовому ринку. Внаслідок економічної та політичної нестабільності в Україні й у світі спостерігаються негативні тенденції спаду обсягів ринку не тільки транспортних послуг, але й інших сфер життєзабезпечення держави за останні роки. Водночас відбувається зростання рівня конкуренції на ринку транспортно-експедиційних послуг, перегляд політики ціноутворення та зміна вимог замовників до якості послуг, що надаються. Гнучкість та інновації можуть допомогти компаніям подолати непростий шлях і перетворити слабкі сторони на переваги. Тим, хто вирішив розвиватися у складній економічній ситуації, необхідно безперервно підвищувати ефективність шляхом оптимізації витрат та підвищення доходів, що дасть змогу швидко вийти у лідери ринку [2; 4].

Постійне підвищення тарифів на електроенергію та нафтопродукти змушує ретельніше підходити до дослідження цього питання, до постійного пошуку оптимальних умов для повного забезпечення потреб громадян України та для підвищення надійності постачання. За оцінкою Форбс,

в Україні за 2014 р. виручка нафтогазової галузі становила 67,2 млрд. грн., що становить 10,6 % у сукупній виручці рейтингу. Звичайно ж, у країні існує і розвивається низка компаній нафтогазової галузі. Розглянемо головних гравців. Основними компаніями, що займаються розвідкою та видобуванням вуглеводнів, є державні: ВАТ «Укргазвидобування» і ВАТ «Укрнафта», а також приватні: ПрАТ «Нафтогазвидобування», холдинг «Burisma Holdings», ТОВ «Куб-Газ», ЗАТ «Природні ресурси», СП «Полтавська газонафтова компанія». Український паливний ринок представлений шістьма нафтопереробними заводами (НПЗ), а саме: Одеський, Кременчуцький, Херсонський, Лисичанський, Надвірнянський та Дрогобицький [7]. Проте працює тільки один – Кременчуцький НПЗ (ПАТ «Укртатнафта»), а інші не експлуатуються через збитковість. Оскільки власний видобуток нафти в Україні невеликий, то більша частина сировини імпортується. Зокрема, необхідно повністю виключити імпорт з Росії у зв'язку з загарбницькою війною, яку вона розв'язала, тому в подальших розрахунках необхідно враховувати і цей аспект.

Україна щорічно споживає близько 16 млн. т. нафтопродуктів, зокрема 5 млн. т. бензину та дизельного палива, а також 6 млн. т. мазуту. «Нафтогаз України» – державна компанія України з видобутку, транспортування та переробки нафти та природного газу. Повне найменування – національна акціонерна компанія «Нафтогаз України», яка є вертикально інтегрованою нафтогазовою компанією, що здійснює повний цикл операцій з розвідки родовищ, експлуатаційного та розвідувального буріння, транспортування та зберігання нафти та газу, транспортування природного та зрідженого газу споживачам. Сумарні потужності українських підприємств з переробки нафти перевищують 52 млн. т. на рік. Найбільші заводи нафтогазової галузі України представляють такі учасники ринку, як: ТОВ «Ужгородський Турбогаз», ВАТ «Дрогобицький долотний завод», АТ «Дрогобицький машинобудівний завод», ММП «Смолокип» (м. Фастів), ПАТ Завод «Кузня на Рибальському» (м. Київ), ТОВ «Бахмацький завод нафтогазового обладнання», ПАТ «Конотопський арматурний завод», Охтирське ПК ВАТ «Нафтопромаш», ДП «Завод ім. В. О. Малишева» (м. Харків). Зазначені заводи виробляють обладнання для нафтогазової галузі: від бурових станцій до газорозподільних станцій та фільтрів. Таким чином, очевидна масштабність, міць і важливість нафтогазової галузі у життєдіяльності всіх споживачів України та за її межами. Однак і ця галузь мала питання навіть у спокійні часи, а тим більше проблеми потребують вирішення у часи воєнної агресії Росії і в подальші часи відбудови України. Тому питання підвищення ефективності розвитку галузі і аналізу логістики є актуальними і на часі.

Для аналізу логістичної складової нафтогазової галузі скористаємося стандартними методами розрахунку логістики. Використовуємо, наприклад, завдання «зробити або купити», методику вибору виду транспортного засобу тощо [15], наприклад, як показано в таблицях 1 та 2, де наведено родовища і запаси нафти та газу в Україні [1].

Таблиця 1 – Родовища нафти в Україні за 2013р.

Родовища нафти України			
Регіон	Кількість родовищ		Запаси, млн. т
	Відкрито	У розробці	
Сумська	21	17	40,9
Львівська	17	9	35,5
Полтавська	23	17	31,2
Івано-Франківська	23	17	26,1
Чернігівська	20	17	15,1
Харківська	11	4	11,7
Чернівецька	1	–	7,6
Одеська	2	–	5,5
Дніпропетровська	5	5	1,1
<b>Україна</b>	<b>133</b>	<b>87</b>	<b>179,8</b>

Таблиця 2 – Родовища газу в Україні за 2013 р.

Регіон	Родовища газу в Україні		Запаси, млрд. м <sup>3</sup>
	Відкрито	У розробці	
Полтавська	62	32	634,4
Харківська	41	21	402,5
Львівська	30	20	101,2
Сумська	18	15	82,6
Івано-Франківська	20	16	31,6
Дніпропетровська	13	10	21,6
Чернігівська	9	5	13,0
Волинська	1	–	7,7
Запорізька	2		6,7
Закарпатська	4	1	3,3
Херсонська	1	1	2,3
Чернівецька	5	1	1,6
<b>Україна</b>	<b>241</b>	<b>131</b>	<b>1429,8</b>

Застосування логістичного управління в організаціях нафтогазовидобувної галузі характеризується низкою особливостей, а саме:

1) цьому комплексу властивий тісний технологічний зв'язок з переробкою та транспортуванням продуктів, що створює передумови для формування наскрізного матеріального потоку від вихідної сировини (нафти) до кінцевого споживання (проведення нафтопродуктів через АЗС);

2) послуги комерційного посередництва органічно властиві процесу нафтогазового комплексу і в цьому сенсі нафтопродукти мають розглядатися як «товари із підкріпленням»;

3) нафтогазовий бізнес сьогодні супроводжують єдині цілі для всіх учасників процесу забезпечення.

Структуру компанії НАК «Нафтогаз України» зображено на рисунку 1 [12].

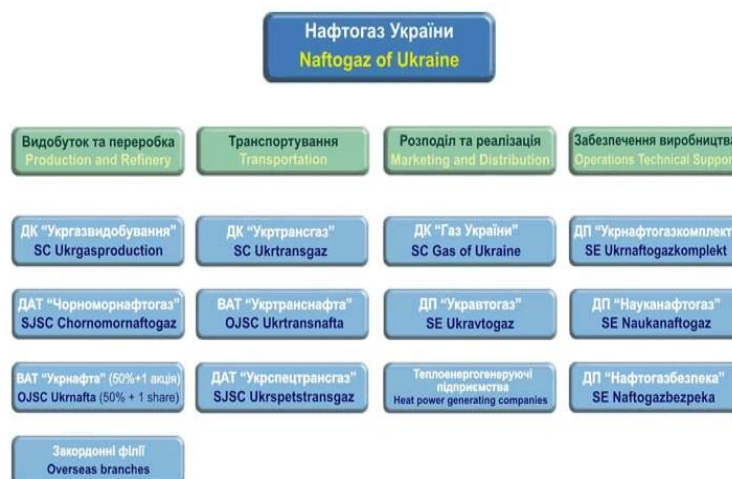


Рисунок 1 – Структура компанії НАК «Нафтогаз України»

Для аналізу складової системи постачання розглянемо діяльність дочірньої компанії «Укртрансгаз», яка щороку постачає споживачам в Україні близько 50-60 млрд. м<sup>3</sup> природного газу та транспортує його до 20 країн Європи обсягом до 120 млрд. м<sup>3</sup>. Технічні можливості «Укртрансгаз» дозволяють транспортувати до Європи 140 млрд. м<sup>3</sup> газу. Надійність роботи обладнання та лінійної

частини газотранспортної системи АТ «Укртрансгаз» підтверджено сертифікатом якості відповідно до стандарту ДСТУ ISO 9001, виданого компанією.

Основні види діяльності компанії «Укртрансгаз» [7]:

- постачання природного газу споживачам України;
- транзит природного газу через територію України до країн Західної та Центральної Європи;
- зберігання природного газу в підземних сховищах;
- експлуатація, реконструкція та сервісне обслуговування магістральних газопроводів та об'єктів;
- діагностування, атестація та сертифікація основного та допоміжного обладнання;
- будівництво та монтаж газопроводів високого та низького тиску й об'єктів на них;
- науково-дослідні, конструкторські та проектні роботи в галузі транспортування та зберігання газу.

Таким чином, резерв транзиту становить 20 млрд. м<sup>3</sup> газу, що дозволить збільшити прибуток на цьому етапі логістики. Тому є можливість вирішити задачу постачання, застосувавши аналіз «зробити або купити». Так ми зможемо виявити переваги (або недоліки) власного виробництва, рішення представлено у таблиці 3.

Таблиця 3 – Розрахунок прибутку

№ п/п	Компоненти	Витрати, тис. дол.	
		нафта	газ
1	Обсяг видобутку	186,5	69,3
2	Витрати на видобуток 1 т	45	30
3	Витрата на оплату праці	25	25
4	Прямі витрати	20	15
5	Постійні витрати	12	10
6	Собівартість продукції	102	80
7	Ціна реалізації 1 тис. т	105	177
8	Прибуток на одиницю продукції	3	97
9	Прибуток на весь обсяг	559,5	17169
10	Загальний прибуток	17728,5 тис. дол.	

Із рішення про доцільність використання результатів власного видобутку чи імпортування продукції можна зробити висновок, що нафту та газ вигідніше видобувати, ніж закупувати, приблизно на 15 % та 72 % відповідно. Виходячи з цього, можна стверджувати, що є необхідність збільшення обсягів видобутку хоча б для забезпечення внутрішніх потреб України, і це актуально, особливо сьогодні.

З логістичного погляду, Україна займає вигідне розташування, оскільки знаходиться на перехресті нафтогазових шляхів на Євразійському континенті. Транспортування нафти в Україні здійснює АТ «Укртранснафта» в системі якого функціонують три підприємства: філія «Придніпровські магістральні нафтопроводи» (Південно-східний регіон України), філія «Магістральні нафтопроводи «Дружба» (Північно-західний регіон України) та філія «Південні магістральні нафтопроводи» (Південний регіон України) [9]. Пропускна спроможність газотранспортної системи становить на вході 288 млрд. м<sup>3</sup> на рік, а на виході – 178,5 млрд. м<sup>3</sup> на рік. Морський нафтовий термінал «Південний» (Одеська область) оснащений резервуарним парком місткістю 200 тис. м<sup>3</sup>, здатним приймати нафтові танкери до 100 тис. т.

На рисунку 2 (А, Б) наведено транспортні системи нафти та газу України на початок 2022 р.



Рисунок 2 (А, Б) – Нафтотранспортна та газотранспортна системи України, 2022 р.

Розглянемо завдання вибору способу транспортування нафти (газу) територією України. Для цього прийємо умовні вихідні дані такими: відстань – 1000 км, об'єм – 100 т, нафто-(газо-) сховище знаходиться на відстані 30 км від транспортного підприємства. Тарифи з урахуванням повного завантаження транспортного засобу залежно від виду транспортного засобу наведено у таблиці 4.

Таблиця 4 – Тарифи транспортування нафти (газу) з урахуванням повного завантаження транспортного засобу

Тариф	Спосіб транспортування				
	Повітряний	Водний	Автомобильний	Залізниця	Трубопровід
Транспортування, дол./1000 км	1,8	0,8	1	0,9	0,8
Перевалка, дол./т	7,5	4	5	4,5	3
Подача, дол./т	4	2	2,5	2	1

Розрахунки вартості транспортування наведено у таблиці 5.

Таблиця 5 – Вартість транспортування умовної кількості нафти (газу) залежно від обраного виду транспорту.

Найменування	Спосіб транспортування				
	Повітряний	Водний	Автомобильний	Залізниця	Трубопровід
Транспортування, дол./1000 км	180000	80000	100000	90000	80000
Подача, дол./т	120	60	75	60	30
Перевалка, дол./т	750	400	500	450	300
Всього	180870	<b>80460</b>	100575	90510	<b>80380</b>

Як видно з розрахунків, найдешевшими видами транспортування залишаються трубопровід та водний транспорт (за допомогою танкерів). У таблиці 6 наведемо оцінювання вибору способу транспортування залежно від різних факторів.

Таблиця 6 – Вибір способу транспортування залежно від різних факторів

Вид транспорту	Фактори, які впливають на вибір виду транспорту						
	Час доставки	Частота відправлення	Надійність графіка доставки	Можливість доставки в будь-яку точку території	Вартість перевезення	Залежність від погодних умов	Сума балів
Залізниця	3	4	3	2	3	2	17
Водний	4	5	4	5	1	4	23
Автомобільний	2	2	2	1	4	3	<b>14</b>
Трубопровідний	5	1	1	4	2	1	<b>14</b>
Повітряний	1	3	5	3	5	5	22

Експертне оцінювання факторів, що впливають на вибір транспортного засобу, показало, що трубопровідний та автомобільний способи транспортування є більш надійними і швидкісними, хоча постійне зростання вартості на паливо може зробити не вигідними автоперевезення. Для з'ясування питання управління запасами та складування в галузі розглянемо систему управління ресурсами та запасами вуглеводнів SPEPRMS (Petroleum Resources Management System). Класифікація розроблена у 1997 р. Товариством інженерів-нафтовиків (Society of Petroleum Engineers, SPE) спільно зі Світовим нафтовим конгресом (World Petroleum Congress, WPC) та Американською асоціацією геологів-нафтовиків (AAPG). Відповідно до цієї системи контроль стану паливних запасів за допомогою систем автоматичного вимірювання рівня дозволяє [10]:

- вести автоматизований облік палива, зокрема кількості у віддаленому режимі, незалежно від погодних умов;
- оперативно отримувати точні дані з сигналом про досягнення критичних рівнів палива (переповнення, мінімальний залишок тощо) та підтоварної води;
- виключити вплив «людського фактора»;
- оптимізувати постачання палива.

Одним із вимірювальних приладів системи є TLS 300R, який здатний вимірювати такі параметри: рівень та обсяг палива, води, температури. Високоточний облік запасів нафтопродуктів, вироблений за допомогою AccuChart™, дозволяє системі виявляти втрати палива, наприклад в процесі продажу чи постачання.

Щодо зберігання, то найбільше значення має підземне зберігання газу в природному стані в ємкостях, а також у газгольдерах низького, середнього та високого тиску. Зберігання зріджених вуглеводневих газів (ЗВГ) здійснюється в резервуарах та підземних ємкостях при газобензинових та нафтопереробних заводах, установках стабілізації нафти, газоприймаючих заводах та газонаповнювальних станціях, для забезпечення нормальної експлуатації трубопроводів, для регулювання сезонної нерівномірності споживання газу, пікових навантажень та інших цілей. Важливим технологічним елементом газотранспортної системи є 13 підземних газосховищ з активним обсягом 32 млрд. м<sup>3</sup>. Мережа підземного зберігання газу включає чотири комплекси, а саме: Західноукраїнський, Київський, Донецький та Південноукраїнський. Максимальний можливий вибір при повному заповненні підземних сховищ газу може досягти 250 млн. м<sup>3</sup> на добу. Об'єднані в єдину систему мережею газопроводів підземні газосховища забезпечують високу надійність функціонування всієї газотранспортної системи, гарантують безперебійність як постачання газу внутрішнім споживачам, так і транзиту газу в Європу.

**Висновки.** Таким чином, проаналізувавши діяльність компанії «Нафтогаз України», можна виявити пріоритети розвитку компанії. В першу чергу, необхідно нарощувати ресурсну базу вуглеводнів та збільшувати обсяги їх видобутку, розширювати обсяги пошуково-розвідувальних робіт на нафту та газ в акваторіях Чорного та Азовського морів. Є потреба в постійному освоєнні нафтогазових ресурсів країни, реалізації проєкту створення Євразійського нафтотранспортного коридору. На сьогодні потребують реконструкції та розширення системи магістральних нафто- та газопроводів і збільшення виробництва та підвищення якості продуктів переробки вуглеводневої сировини. Внаслідок проведеної діагностики логістичної складової підприємств нафтогазової галузі можна стверджувати, що видобуток та використання власних продуктів нафтогазової галузі коштуватиме українцям дешевше, ніж закупівля в іноземних імпортерів, або ця закупівля має бути здешевлена, що не вигідно іноземним виробникам. Найвигіднішим видом транспортування нафто- та газопродуктів залишається трубопровід. Проте є терміни експлуатації цього виду транспортного засобу, про які часто забувають у разі його використання, що може супроводжуватися проривами і великими втратами товарів. Для обліку якості та кількості продуктів нафтогазу на складах та сховищах варто застосовувати сучасні прилади з міжнародною сертифікацією. Для обладнання, яке виходить з ладу, необхідна модернізація, використання форсайту технологій галузі. Результати дослідження і висновки відображають розвиток і вплив логістичної складової нафтогазової галузі на економічні перспективи в Україні.

#### Список використаних джерел

1. Губенко В. Логистическая централизация материальных потоков: теория и методология логистических распределительных центров. Донецк: ИЭП, 2007. 494 с.
2. Крикавський С. Логістика для економістів: підручник для студ. вищих навч. закл. Львів: Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2004. 447 с.
3. Окландер М. Контуры экономической логистики. Киев: Наукова думка, 2000. 175 с.
4. Перезова І. Теоретико-методологічні основи економічної експертизи як форми фінансового контролю: монографія. Івано-Франківськ: Тіповіт, 2013. 304 с.
5. Перезова І. Адаптаційні аспекти застосування економічної експертизи в контурах німецької моделі контролінгу підприємства. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»: Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*. 2014. № 797. С. 403–409.
6. Петренко В. Управління діяльністю підприємств нафтогазового комплексу на засадах інтелектуалізації та інтелектокористування: монографія. Івано-Франківськ: Піраміда, 2013. 278 с.
7. Пономаренко В. Логістичний менеджмент: підручник. Харків: ВД «ІНЖЕК», 2010. 440 с.
8. Суть логістики – функції логістики. URL: <http://fsoler.com/osnovi-logstiki-alternativnedzherelo/181-sut-logstiki-funkcz-logstiki.html>
9. Фролова Л. Логістична економіка: концепція і методологія. *Торгівля і ринок України*: темат. зб. наук. пр. Вип. 14. Т. 1. Донецьк: ДонДУЕТ, 2002. С. 192–197.
10. Николайчук В. Теория и практика управления материальными потоками (логистическая концепция): монография. Донецк: Донецк. гос. ун-т, 1999. 413 с.
11. Логистические концепции в современном мире. URL: <http://www.logists.by/library/view/logisticheskie-koncepcii-v-sovremennom-mire>
12. Erdmann von Georg. Ef&rgiekonzepte fuer das 21. Jahrhundert. *Internationale Politik*. 2001. № 1. S. 6.
13. Федак І. О., Коваль Я. М. Літофаціальне зонування продуктивних горизонтів нафтогазових родовищ з використанням штучної нейронної мережі. *Розвідка та розробка нафтових і газових родовищ*. Івано-Франківськ. 2020. № 1 (74). С. 96–105.
14. Бурлака Г. Євростандарти і проблеми нафтопереробки в Україні. *Дзеркало тижня*. 2007. № 45.
15. Галюк І. Б. Диверсифікація поставок нафти до України: актуальність, проблеми, шляхи їх вирішення. *Національна безпека і оборона*. 2009. № 6. С. 26–33.
16. Єрмолов С. Ф. Энергоефективність як ресурс інноваційного розвитку: Нац. доп. про стан та перспективи реалізації державної політики енергоефективності у 2008 році. Київ: НАЕР, 2009. 93 с.
17. Федоришин Д. Д. Інтерпретація результатів геофізичних досліджень свердловин: навч. посіб. Івано-Франківськ: ІФНТУНГ, 2020. 185 с.

## References

1. Gubenko, V. (2007), *Logistic centralization of material flows: theory and methodology of logistics distribution centers*, IEP, Donetsk, Ukraine, 494 p. [in Ukrainian].
2. Krikavskij, Ye. (2004), *Logistics for economists: textbook*, Lviv Polytechnic National University, Lviv, Ukraine, 447 p. [in Ukrainian].
3. Oklander, M. (2000), *Contours of economic logistics*, Naukova dumka, Kyiv, Ukraine, 175 p. [in Ukrainian].
4. Perevozova, I. (2013), *Theoretical and methodological foundations of economic expertise as a form of financial control: monograph*, Tipovit, Ivano-Frankivsk, Ukraine, 304 p. [in Ukrainian].
5. Perevozova, I. (2014), "Adaptive aspects of the application of economic expertise in the contours of the German model of enterprise controlling", *Visnyk Natsionalnoho universytetu "Lvivska politekhnika": Menedzhment ta pidpriemnytstvo v Ukraini: etapy stanovlennia i problemy rozvytku*, no. 797, pp. 403-409 [in Ukrainian].
6. Petrenko, V. (2013), *Management of oil and gas enterprises on the basis of intellectualization and intellectual use: monograph*, Piramida, Ivano-Frankivsk, Ukraine, 278 p. [in Ukrainian].
7. Ponomarenko, V. (2010), *Logistics management: textbook*, VD "INZHEK", Kharkiv, Ukraine, 440 p. [in Ukrainian].
8. "The essence of logistics - the functions of logistics", available at: <http://fsoler.com/osnovi-logstiki-alternativnedzherelo/181-sut-logstiki-funkcz-logstiki.html> [in Ukrainian].
9. Frolova, L. (2002), "Logistics economy: concept and methodology", *Trade and market of Ukraine: thematic collection of sci. works*, no. 14, vol. 1, pp. 192-197 [in Ukrainian].
10. Nikolajchuk, V. (1999), *Theory and practice of material flow management (logistic concept): monograph*, Donetsk State University, Donetsk, Ukraine, 413 p. [in Ukrainian].
11. "Logistic concepts in the modern world", available at: <http://www.logists.by/library/view/logisticheskie-koncepcii-v-sovremennom-mire> [in Ukrainian].
12. Erdmann von Georg (2001), "Economic concepts for the 21st century", *Jahrhundert. Internationale Politik*, no 1, S. 6.
13. Fedak, I. O., Koval, Ya. M. (2020), "Lithofacial zoning of productive horizons of oil and gas fields using an artificial neural network", *Rozvidka ta rozrobka naftovykh i hazovykh rodovyshch*, Ivano-Frankivsk, no. 1 (74), pp. 96-105 [in Ukrainian].
14. Burlaka, G. (2007), "European standards and problems of oil refining in Ukraine", *Dzerkalo tyzhnia*, no. 45 [in Ukrainian].
15. Galyuk, I. B. (2009), "Diversification of oil supplies to Ukraine: relevance, problems, ways to solve them", *Natsionalna bezpeka i oborona*, no. 6, pp. 26-33 [in Ukrainian].
16. Yermolov, S. F. (2009), *Energy efficiency as a resource for innovative development: National report on the state and prospects of state energy efficiency policy in 2008*, NAER, Kyiv, Ukraine, 93 p. [in Ukrainian].
17. Fedoryshyn, D. D. (2020), *Interpretation of the results of geophysical research of wells: textbook*, IFNTUNG, Ivano-Frankivsk, Ukraine, 185 p. [in Ukrainian].

**R. V. Mann, O. V. Finagina, H. O. Baranov**

## **ANALYSIS OF THE LOGISTICS COMPONENT OF THE REGION OIL AND GAS INDUSTRY**

*Based on the analysis of the main aspects of the development of the logistics component of the oil and gas industry, the application of economic practice in order to use it in the development of this industry and the economy as a whole is studied on the example of the "Oil and gas of Ukraine" company. It is worth noting that to date there is little research on this issue, and isolated studies do not fully reflect the impact of the logistics component of the oil and gas industry on economic prospects in Ukraine.*

*The article analyzes the logistics component of the oil and gas industry on the example of the "Oil and gas of Ukraine" company. Using the methodology of the task "make or buy" the cost of buying oil and gas has been analyzed and calculated. The study proves that in the case of using oil and gas of own production costs are much lower and the country's dependence on external factors is reduced. The calculation of the cost of transportation of a conditional amount of oil (gas) depending on the chosen mode of transport is given. An attempt is made to demonstrate the impact of various factors in choosing the type of transportation on the final cost of goods.*

*The most profitable type of transportation of oil and gas products is the pipeline. However, there are terms of operation of this type of vehicle, which are often forgotten in the case of its use, which may be*



*accompanied by breakthroughs and large losses of goods. Modern devices with international certification should be mentioned as for the quality and quantity of oil and gas products in warehouses and storage facilities. For equipment that fails, it is necessary to modernize, use the foresight of industry technologies. The results of the study and conclusions reflect the development and impact of the logistics component of the oil and gas industry on economic prospects in Ukraine. The article proves that the analysis of the logistics component of the oil and gas industry on the example of the "Oil and gas of Ukraine" company can become the engine of the modern economy, as it creates a foundation for further development of this industry. Experts and scientists with different views evaluate the research prospects of the oil and gas industry.*

**Keywords:** *logistics component, oil and gas sector, transportation, oil production, gas production.*

*Стаття надійшла до редакції 19.03.2022*

DOI 10.24025/2306-4420.64.2022.255965

**Манн Р. В.**, д-р екон. наук, професор, завідувач кафедри економіки та управління, Черкаський державний технологічний університет

e-mail: mannruslan1@gmail.com

ORCID 0000-0003-3936-2677

**Mann R. V.**, Doctor of Economics, Full Professor, Head of the Department of Economics and Management, Cherkasy State Technological University

**Фінагіна О.В.**, д-р екон. наук, професор, завідувач кафедри менеджменту та бізнес-адміністрування, Черкаський державний технологічний університет

e-mail: finaginaov@gmail.com

ORCID 0000-0002-7305-7441

**Finagina O.V.**, Doctor of Economics, Full Professor, Head of the Department of Management and Business Administration, Cherkasy State Technological University

**Баранов Г. О.**, магістрант кафедри економіки та управління, Черкаський державний технологічний університет

e-mail: glebbaranov91@gmail.com

**Baranov H. O.**, Master of the Department of Economics and Management, Cherkasy State Technological University