

6. Політична економія : підручник / За ред. В. Г. Федоренка. – К. : Алерта, 2008. – 487 с.
7. Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models / The International Bank for Reconstruction and Development. – The World Bank, 2007. – 78 p.
8. Кабмин разрешил передавать порты в концессию // Центр транспортных стратегий. Новости. – 20.11.2012 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://cfts.org.ua/news/49390>

#### PREFERENCES

"Kабmin razreshil peredavat porty v kontsessiiu [Cabinet resolved to transfer the ports to the concession]." Tsentr transportnykh strategiy. <http://cfts.org.ua/news/4939>

[The law of Ukraine "On sea ports" / Voice of Ukraine. – No. 105. – 13 June 2012.

Mikhaylova, V. "Natsionalnyy morskoy reyting Ukrainy-2010 [National Maritime rating of Ukraine-2010]." <http://portsukraine.com/node/2006>.

"Natsionalnyy morskoy reyting Ukrainy-2011 [National Maritime rating of Ukraine-2011]." <http://portsukraine.com/node/2479>.

"Natsionalnyy morskoy reyting Ukrainy-2009 [National Maritime rating of Ukraine-2009]." <http://portsukraine.com/node/1719>.

*Politychna ekonomiiia* [Political Economy]. Kyiv: Alerta, 2008.

"Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models." In *The International Bank for Reconstruction and Development: The World Bank*, 2007.

Verhoeven, P. *A review of port authority functions: towards a renaissance?* : University of Antwerp, 2009.

УДК 338.47

## ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ З ПОЗИЦІЙ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

КУДРЯВЦЕВ В. М.

УДК 338.47

### Кудрявцев В. М. Пріоритетні напрямки розвитку автотранспортної галузі з позицій забезпечення інвестиційної безпеки

У даній роботі розглянуто й обґрунтовано сучасні підходи до визначення пріоритетних напрямків формування державної політики розвитку автотранспортної галузі та розвитку автотранспортних підприємств з позицій забезпечення інвестиційної безпеки. Запропоновано механізм формування та реалізації політики держави, який є не простою сумою організаційно-економічних форм, а таким явищем, в якому відображаються взаємозв'язок між ними, взаємодія, взаємопереходи. Встановлено найважливіші причини, що стримують розвиток автотранспортної галузі. Визначено основні економічні заходи державної політики забезпечення інвестиційної безпеки автотранспортної галузі, до яких віднесено розвиток перспективних форм фінансування і підтримки даної сфери.

**Ключові слова:** автотранспорт, держава, безпека, економічна безпека, інвестиційна безпека.

**Рис.:** 1. **Бібл.:** 8.

**Кудрявцев В'ячеслав Михайлович** – асистент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет (вул. Петровського, 25, Харків, 61002, Україна)

**E-mail:** [slavkudr@mail.ru](mailto:slavkudr@mail.ru)

УДК 338.47

### Кудрявцев В. М. Приоритетные направления развития развития автотранспортной отрасли с позиций обеспечения её инвестиционной безопасности

В данной работе рассмотрены и обоснованы современные подходы к определению приоритетных направлений формирования государственной политики развития автотранспортной отрасли и развития автотранспортных предприятий с позиций обеспечения инвестиционной безопасности. Предложен механизм формирования и реализации политики государства, который является не простой суммой организационно-экономических форм, а таким явлением, в котором отражаются взаимосвязь между ними, взаимодействие, взаимопереходы. Установлены важнейшие причины, сдерживающие развитие автотранспортной отрасли. Определены основные экономические меры государственной политики обеспечения инвестиционной безопасности автотранспортной отрасли, к которым отнесено развитие перспективных форм финансирования и поддержки данной сферы.

**Ключевые слова:** автотранспорт, государство, безопасность, экономическая безопасность, инвестиционная безопасность.

**Рис.:** 1. **Библ.:** 8.

**Кудрявцев Вячеслав Михайлович** – ассистент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет (ул. Петровского, 25, Харьков, 61002, Украина)

**E-mail:** [slavkudr@mail.ru](mailto:slavkudr@mail.ru)

UDC 338.47

### Kudryavtsev V. M. Priority Directions of Development of Transportation Branch From the Point of View of Ensuring its Investment Security

The article considers and justifies modern approaches to determining priority directions of formation of the state policy of development of the transportation branch and development of transportation companies from the point of view of investment security. It offers a mechanism of formation and realisation of the state policy, which is not just a sum of organisational and economic forms, but a phenomenon, which reflects interconnection between them, interaction and intertransition. It establishes most important reasons that hold back development of the transportation branch. It determines main economic measures of the state policy of ensuring investment security of the transportation branch, which development of prospective forms of financing and support of this sphere are related to.

**Key words:** transport, state, security, economic security, investment security.

**Pic.:** 1. **Bibl.:** 8.

**Kudryavtsev Vyacheslav M.** – Assistant, Kharkiv National Automobile and Highway University (vul. Petrovskogo, 25, Kharkiv, 61002, Ukraine)

**E-mail:** [slavkudr@mail.ru](mailto:slavkudr@mail.ru)

Існує взаємообумовленість між зміцненням інвестиційної безпеки сектора автотранспортного підприємства та забезпеченням національної безпеки держави, включаючи такі її складові, як фінансова, соціальна, інноваційно-технологічна, продовольча, зовнішньоекономічна, демографічна, енергетична, екологічна та інвестиційна безпека. У свою чергу, розвиток підприємства є необхідною передумовою соціального та економічного розвитку, демократизації суспільства, забезпечення європейського шляху розвитку територій тощо.

Для того, щоб автотранспортне підприємство стало реальним стратегічним ресурсом, одним із основних факторів виходу з глибокої економічної кризи України та її регіонів на шлях сталого економічного розвитку, необхідно його державне регулювання, яке являє собою систему економічного, соціального, організаційного, правового і політичного забезпечення державою сприятливого середовища для формування і сталого розвитку сучасного підприємництва.

Розробці цієї проблеми присвячені роботи таких вітчизняних вчених, як О. І. Барановського, О. Г. Білорус, Д. Г. Лук'яненко О. С. Власюка, В. О. Василенко, В. М. Гейця, В. П. Горбуліна, В. І. Мунтіяна, С. І. Пирожкова, Я. А. Жаліло, Г. А. Пастернак-Таранушенко, В. І. Кириленко [1, 2, 3, 4, 5, 6] і зарубіжних фахівців Паштова А. Г., Олейников А. А. [7, 8].

*Мета статті* – обґрунтування сучасних підходів визначення пріоритетних напрямків формування державної політики розвитку автотранспортної галузі та розвитку автотранспортних підприємств з позицій забезпечення інвестиційної безпеки.

Методологічною основою дослідження стали фундаментальні дослідження вітчизняних і зарубіжних економістів. Основними методами дослідження, використаними в роботі, є: абстрактно-логічний (теоретичне узагальнення і формування висновків); метод порівнянь та системно-структурний аналіз.

Модель формування та реалізації політики держави щодо розвитку автотранспортної галузі формується відповідно до загальнодержавних цілей сталого розвитку економіки та включає цілі і завдання розвитку автотранспортної галузі, а також механізм забезпечення її інвестиційної безпеки, який являє собою сукупність організаційно-економічних форм, за допомогою яких реалізується система відносин інвестиційного комплексу та має такі складові: наукові принципи, науково-методичні складові, стратегічна орієнтація, заходи, щодо розвитку та підтримки, інституціональна складова, цільові державні програми, державний механізм регулювання інвестиційних процесів, що відображені на *рис. 1*.

При цьому механізм є не простою сумою організаційно-економічних форм, а таким явищем, в якому відображаються взаємозв'язок між ними, взаємодія, взаємопереходи, тобто механізм виступає як певне утворення в системі економічної безпеки і сам, у свою чергу, є системою.

Механізм реалізації інвестиційної безпеки є цілісною системою. Цілісність механізму інвестиційної безпеки визначається, з одного боку, залежністю його елементів, за якої зміна одного з них приводить до змі-

ни інших, з другого – цілісність виступає як міра його розвитку, критерій рівня його зрілості.

Дія механізму повинна бути направлена на забезпечення інвестиційної безпеки як в даний час, так і на перспективу. Результатом функціонування цього механізму є надходження необхідних для організації процесу виробництва інвестиційних ресурсів і інформації відповідно до системи пріоритетних інтересів підприємства, мінімізація витрат на придбання ресурсів у необхідній кількості і належної якості.

Основні функції держави в період становлення підприємництва повинні сприяти формуванню суб'єктів сучасного підприємництва здатних реалізувати свої можливості до інноваційної, ризикової діяльності у всіх сферах економіки, у тому числі і в автотранспорті.

Основними цілями державної політики в області розвитку автотранспортного підприємництва в Україні є:

- ✦ розвиток суб'єктів автотранспортного підприємництва з ціллю формування конкурентного середовища в економіці України;
- ✦ забезпечення сприятливих умов для розвитку суб'єктів автотранспортного підприємництва;
- ✦ забезпечення конкурентоспроможності суб'єктів автотранспортного підприємництва;
- ✦ збільшення кількості суб'єктів автотранспортного підприємництва.

Система автотранспортних підприємств розвивається в Україні, головним чином, у великих містах і промислових центрах. Ця обставина пов'язана з особливостями цього підприємства. Воно посилюється ще і тим, що в умовах урбанізації, система автотранспортних підприємств відіграє нову, важливу роль у функціонально-просторовому розвитку міст.

Найважливішими причинами, стримуючими розвиток автотранспортної галузі, можна назвати:

- ✦ нестабільність загальноекономічних і правових умов роботи, постійні і не завжди виправдані зміни законодавчої бази, відсутність ефективного механізму і нерозвиненість регіональної законодавчої бази;
- ✦ нестійка економічна обстановка, інфляція, високі кредитні ставки, ненадійність банків і інших фінансових інститутів;
- ✦ недосконалий механізм державного регулювання автотранспортної галузі, відсутність правових гарантій, велика кількість адміністративних бар'єрів, що перешкоджають її динамічному розвитку;
- ✦ нестача кредитно-фінансових ресурсів, труднощі отримання кредитів, інвестицій і т. п.;
- ✦ низький рівень ділової і правової культури у більшості підприємств, відсутність ділової етики;
- ✦ недостатня, слабка ресурсна база автотранспортних підприємств;
- ✦ складна криміногенна обстановка.

Однією з причин, стримуючих розвиток автотранспортного підприємництва, є нерозвиненість маркетингової інфраструктури, відсутність інформаційно-консультативної системи і труднощі, що виникають у зв'язку з цим.



**Рис. 1. Механізм формування та реалізації державної політики розвитку автотранспортної галузі з позиції забезпечення інвестиційної безпеки**

Для нормального функціонування виробничо-ринкової інфраструктури і формування цивілізованих ринкових відносин необхідний розвиток системи маркетингу.

Для функціонування даної системи необхідне формування маркетингових організаційних структур, таких як науково-інформаційні і консультативні маркетингові центри з метою збору і обробки потоків інформації.

Для ліквідації технічного відставання необхідна реалізація цільової державної програми по розробці та впровадженню маркетингової мережі в автотранспортні підприємства.

Актуальність розвитку фінансово-кредитної та інвестиційної підтримки сфери автотранспортного підприємства постійно підкреслюється як державним урядом, так і на регіональному рівні. Реальний механізм підтримки, діючий в цьому напрямку, ще недостатньо ефективний у порівнянні з масштабом проблем, які можуть бути вирішені при підвищенні інвестиційної активності даних підприємства.

Нестабільність економічного розвитку України вимагає для забезпечення її інвестиційної та економічної безпеки в цілому реалізації активних заходів щодо розвитку автотранспортних підприємств. У той же час напруженість бюджетів усіх рівнів, а також недостача іноземних інвестицій не дозволяють у достатній мірі фінансувати дану галузь.

Виходячи з вищевикладеного, у першу чергу необхідно забезпечити визнання суспільно-політичними групами стратегії одержання менш інтенсивної, проте довгострокової економічної віддачі від вкладених ресурсів. Для цього варто досягнути усвідомлення усіма суспільно-політичними групами існування зв'язки між вкладанням ресурсів у менш рентабельні сфери діяльності і забезпеченням якісно нового та більш ефективного підприємницького середовища країни. Необхідно розробити фундаментальні пріоритети економічного розвитку галузі та забезпечити їх визнання суспільством. Насамперед це стосується необхідності окреслення визначальних принципів економічної політики, які повинні бути ув'язаними із відповідною системою моральних цінностей, стати основою формування ефективної моделі розвитку економіки та підприємницького середовища і забезпечити усунення наявних у ній суперечностей, передусім тих, що чинять негативний вплив на поглиблення дезінтеграційних тенденцій у суспільно-економічному середовищі. Серед пріоритетних принципів доцільно закріпити зниження розподільчої функції органів державною управління; забезпечення пропорційності економічного та соціального розвитку; зниження рівня монополізації економіки та її галузей і т. ін.

Виходом із ситуації, що склалося, є розробка і реалізація такої концепції інвестиційної підтримки сфери автотранспортних підприємств, при якій засоби, що виділяються на дані цілі, повинні витратитися на створення структур і налагодження фінансових механізмів, що характеризуються високим рівнем повернення інвестиційних ресурсів, що вкладаються.

Для реалізації цієї концепції можна виділити декілька основних напрямів вдосконалення існуючої системи підтримки інвестиційної діяльності у сфері автотранспортних підприємств.

До організаційних заходів перш за все слід віднести розвиток інформаційного забезпечення механізму інвестиційної підтримки сфери автотранспортних підприємств.

Головним завданням науково-методичної складової механізму підтримки інвестиційної активності сфери автотранспортних підприємств є розробка системи пріоритетів фінансування по основних напрямках його розвитку і обґрунтування заходів щодо їх реалізації з метою віддзеркалення інтересів усіх рівнів: державного, регіонального і самих підприємств.



Основними принципами для забезпечення розвитку автотранспортних підприємств в умовах відкритості економіки повинні стати: акцентування на розвитку підприємств, які мають порівняльні і конкурентні переваги у світовій економіці регіонального і глобального масштабу; високий рівень внутрішньої інтегрованості вітчизняної економіки, створення потужного національного ринку як фундаментальної основи для завоювання і закріплення за собою відповідних ніш на конкурентних і високоефективних світових ринках товарів і послуг; урахування різної фактороінтенсивності національних галузей і виробництв, тобто їх капітало- і працебезпеченості порівняно з іншими країнами, урахування відповідних внутрішніх витрат, цін та їх світових аналогів.

Стратегічна орієнтація в управлінні інвестиційною безпекою підприємництва на довгостроковий та раціональний розвиток зобов'язує приймати управлінські рішення органами державного управління з урахуванням не лише існуючої сукупності чинників зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства, але й передбачати заходи із захисту інтересів суб'єктів підприємницької діяльності у перспективі.

До економічних заходів слід віднести перш за все розвиток перспективних форм фінансування і підтримки сфери автотранспортних підприємств, таких як:

- ✦ розвиток системи кредитування в цілях розширення кількості реципієнтів, що користуються фінансовою підтримкою, і полегшення доступу автотранспортних підприємств до комерційних кредитів. Для цього передбачається розширення мережі фінансових інститутів, що здійснюють кредитування автотранспортних підприємств на пільгових умовах (пониження процентної ставки за обслуговування кредиту, збільшення тривалості термінів кредитування, зниження вимог до заставного забезпечення, надання різноманітних форм безкоштовного консультування);
- ✦ розвиток механізму гарантій по інвестиційних кредитах автотранспортних підприємств повинен включати надання державних гарантій з боку фондів підтримки автотранспортного підприємства комерційним банкам, що беруть участь у фінансуванні цієї сфери;
- ✦ розвиток системи страхування інвестицій. Підвищений рівень ризику діяльності автотранспортних підприємств пред'являє особливі вимоги до роботи страхових компаній; при цьому одночасно можуть створюватися системи страхування, перестраховки, а також механізми гарантування повернення кредитів. Також необхідна певна підтримка цих процесів з боку державних і регіональних органів, наприклад, у формі введення деяких пільг або компенсації збитків страхових компаній у разі їх спеціалізації на страхуванні ризику автотранспортних підприємств;
- ✦ розвиток лізингу, толінгу, форфейтингу як перспективних форм інвестування автотранспортної галузі;

- ✦ створення систем виробничого і технологічного обслуговування автотранспортних підприємств. У даний час істотним резервом для формування певних елементів інфраструктури автотранспортних підприємств може стати використання в цих цілях майна та виробничих площ неспроможних підприємств при їх ліквідації, реорганізації або перепрофілюванні, у тому числі шляхом розміщення на їх базі об'єктів інфраструктури підтримки автотранспортних підприємств у рамках такої форми інвестиційної підтримки, як інвестиційний селенг.

## ВИСНОВКИ

Виходячи з цього, вважаємо, що невід'ємним завданням органів державного управління в межах реалізації стратегії та механізму гарантування інвестиційної безпеки автотранспортної галузі є організація системи діагностики і моніторингу цього процесу. Під нею слід розуміти систематичну соціально-економічну оцінку рівня розвитку сектора автотранспортних підприємств з точки зору інвестиційної безпеки суб'єктів підприємницької діяльності та сектора автотранспортних підприємств загалом. ■

## ЛІТЕРАТУРА

1. **Барановський О. І.** Фінансова безпека [Текст] : монографія / О. І. Барановський / Інститут економічного прогнозування. – К. : Фенікс, 1999. – 338 с.
2. **Кириленко В. І.** Інвестиційна складова економічної безпеки : [монографія] / В. І. Кириленко – К. : КНЕУ, 2005. – 232 с.
3. Глобалізація і безпека розвитку : [монографія] / О. Г. Білорус, Д. Г. Лук'яненко ; наук. ред. О. Г. Білорус. – К. : КНЕУ, 2001. – 733 с.
4. **Мунтіян В. І.** Економічна безпека України / В. І. Мунтіян – К. : КИИЦ, 1999. – 463 с.
5. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство : монографія / В. М. Геєць, М. О. Кизим, Т. С. Клебанова, О. І. Черняк та ін. ; За ред. В. М. Геєця. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2006. – 240 с.
6. **Пастернак-Таранушенко Г. А.** Економічна безпека держави. Методологія забезпечення : монографія / Г. А. Пастернак-Таранушенко. – К. : Київський економічний інститут менеджменту, 2003. – 320 с.
7. **Паштова Л. Г.** Инвестиционная составляющая экономической безопасности : [монографія] / Л. Г. Паштова. – М. : Изд-во Гном и Д, 2001. – 240 с.
8. **Олейников Е. А.** Экономическая и национальная безопасность : учебник / Под ред. Е. А. Олейникова. – М. : Издательство «Экзамен», 2004. – 768 с.

**Науковий керівник** – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри міжнародної економіки ХНАДУ **Бабич Д. В.**

## REGERENCES

Baranovskyi, O. I. *Finansova bezpeka* [Financial Security]. Kyiv: Feniks, 1999.

Bilorus, O. H., and Luk'ianenko, D. H. *Hlobalizatsiia i bezpeka rozvytku* [Globalization and Development Security]. Kyiv: KNEU, 2001.

Heiets, V. M. and others. *Modeliuvannia ekonomichnoi bezpeky: derzhava, rehion, pidpriemstvo* [Simulation of economic security: state, region, enterprise]. Kharkiv: Inzhfek, 2006.

Kyrylenko, V. I. *Investytsiina skladova ekonomichnoi bezpeky* [The investment component of economic security]. Kyiv: KNEU, 2005.

Muntian, V. I. *Ekonomichna bezpeka Ukrainy* [The economic security of Ukraine]. Kyiv: KIITs, 1999.

Oleynikov, E. A. *Ekonomicheskai i natsionalnaia bezopasnost* [Economic and national security]. Moscow: Ekzamen, 2004.

Pashtova, L. G. *Investitsionnaia sostavliaiushchaia ekonomicheskoy bezopasnosti* [The investment component of the economic security]. Moscow: Gnom i D, 2001.

Pasternak-Taranushenko, G. A. *Ekonomichna bezpeka derzhavy. Metodolohiia zabezpechennia* [The economic security of the state. Methodology to ensure]. Kyiv: Kyivskiy ekonomichnyi instytut menedzhmentu, 2003.

УДК 338.001.36

## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ПРОИЗВОДСТВА И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БИОДИЗЕЛЯ В УКРАИНЕ

ШЕВЧЕНКО Е. Б., КУРЕННАЯ И. Г.

УДК 338.001.36

### Шевченко Е. Б., Куренная И. Г. Экономическая целесообразность производства и использования биодизеля в Украине

*Зависимость от импорта энергоресурсов в значительной степени сдерживает развитие и стабильность экономики Украины. Такая зависимость сказывается на национальной и энергетической безопасности, а использование нефтепродуктов как источников энергии несет в себе значительную экологическую опасность. Эта зависимость стимулирует интенсивный поиск альтернативных источников энергии. Среди путей решения этой проблемы рассматривается производство и использование биотоплива, а именно биодизельных смесей. Наиболее оптимальным типом биодизельных смесей являются смеси, в которых содержание биодизельного топлива не превышает 30%, а нефтяного дизельного – 70%. Добавка биодизеля до 30% в нефтяное дизельное топливо не требует изменения конструкции двигателя. Эксплуатационные и физико-химические свойства смешанного дизельного топлива значительно не отличаются от требований стандарта на дизельное топливо. Стоимость биодизельного топлива сопоставима со стоимостью дизельного топлива и не ведёт к его удорожанию. Украина имеет значительный потенциал и условия для производства биодизеля. Однако при сегодняшнем соотношении цен на энергоносители и биотопливное сырьё производство биотоплива в Украине не прибыльно. Для стимулирования использования биодизеля необходимо разработать и внедрить систему льгот и ввести жёсткий контроль, предусматривающий штрафы за выбросы вредных компонентов в атмосферу.*

**Ключевые слова:** возобновляемые источники энергии, биодизельное топливо, рапсовое масло, жир технический, себестоимость.

**Рис.:** 2. **Табл.:** 2. **Библ.:** 9.

*Шевченко Елена Борисовна* – кандидат технических наук, доцент, кафедра химической технологии топлива, Украинский государственный химико-технологический университет (пр. Гагарина, 8, Днепропетровск, 49005, Украина)

*Куренная Ирина Григорьевна* – старший преподаватель, кафедра экономики предприятия, Днепропетровский университет им. А. Нобеля (ул. Набережная Ленина, 18, Днепропетровск, 49000, Украина)

**E-mail:** kurennaia\_lg@mail.ru

УДК 338.001.36

### Шевченко О. Б., Куренная И. Г. Економічна доцільність виробництва та використання біодизеля в Україні

*Залежність від імпорту енергоресурсів значною мірою стримує розвиток і стабільність економіки України. Така залежність позначається на національній і енергетичній безпеці, а використання нафтопродуктів як джерел енергії несе в собі значну екологічну небезпеку. Ця залежність стимулює інтенсивний пошук альтернативних джерел енергії. Серед шляхів вирішення цієї проблеми розглядається виробництво та використання біопалива, а саме – біодизельних сумішей. Найбільш оптимальним типом біодизельних сумішей є суміші, в яких зміст біодизельного палива не перевищує 30%, а нафтового дизельного – 70%. Добавка біодизеля до 30% в нафтове дизельне паливо не вимагає зміни конструкції двигуна. Експлуатаційні та фізико-хімічні властивості сумішевого дизельного палива значно не відрізняються від вимог стандарту на дизельне паливо. Вартість біодизельного палива порівнянна з вартістю дизельного палива і не веде до його дорожчання. Україна має значний потенціал і умови для виробництва біодизеля. Проте при сьогоденньому співвідношенні цін на енергоносії та біопаливну сировину виробництво біопалива в Україні не є прибутковим. Для стимулювання використання біодизеля необхідно розробити і впровадити систему пільг і ввести суворий контроль, що передбачає штрафи за викиди шкідливих компонентів в атмосферу.*

**Ключові слова:** поновлювані джерела енергії, біодизельне паливо, рапсова олія, жир технічний, собівартість.

**Рис.:** 2. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 9.

*Шевченко Олена Борисівна* – кандидат технічних наук, доцент, кафедра хімічної технології палива, Український державний хіміко-технологічний університет (пр. Гагарина, 8, Дніпропетровськ, 49005, Україна)

*Куренная Ирина Григорьевна* – старший викладач, кафедра економіки підприємства, Дніпропетровський університет ім. А. Нобеля (вул. Набережна Леніна, 18, Дніпропетровськ, 49000, Україна)

**E-mail:** kurennaia\_lg@mail.ru

UDC 338.001.36

### Shevchenko Y. B., Kurennaia I. G. Economic Expediency of Production and use of Biodiesel in Ukraine

*Dependence on import of energy resources significantly holds back development and stability of Ukrainian economy. Such a dependence influences national and energetic security and the use of petroleum products as sources of energy presents significant ecological threats. This dependence stimulates intensive search for alternative sources of energy. Production and use of biofuel, namely biodiesel mixtures, are considered among other ways of solution of this problem. The most optimal type of biodiesel mixtures are mixtures, which contain not more than 30% of biodiesel fuel and 70% of petroleum diesel fuel. Adding up to 30% of biodiesel to the petroleum diesel fuel does not require changes in engine construction. Exploitation and physical and chemical properties of the mixed diesel fuel do not differ significantly from requirements of the diesel fuel standard. The cost of biodiesel fuel is comparable with the cost of diesel fuel and does not result in rise of price. Ukraine has significant potential and conditions for production of biodiesel. However, the current correlation of prices on energy resources and biofuel raw materials makes production of biofuel in Ukraine unprofitable. To stimulate the use of biodiesel, it is necessary to develop and introduce a system of privileges and introduce a strict control, which envisages fines for polluting the atmosphere.*

**Key words:** renewable sources of energy, biodiesel fuel, rapeseed oil, inedible fat, cost.

**Pic.:** 2. **Tabl.:** 2. **Bibl.:** 9.

*Shevchenko Yelena B.* – Candidate of Sciences (Engineering), Associate Professor, Department of Fuel Chemical Technology, Ukrainian State University of Chemical Technology (pr. Gagarina, 8, Dnipropetrovsk, 49005, Ukraine)

*Kurennaia Irina G.* – Senior Lecturer, Department of Economy of Enterprise, Alfred Nobel Dnipropetrovsk University (vul. Naberezhna Lenina, 18, Dnipropetrovsk, 49000, Ukraine)

**E-mail:** kurennaia\_lg@mail.ru