

Міністерство освіти і науки України
Східноєвропейський національний університет
імені Лесі Українки

К. Ю. Деделюк

**ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК СФЕРИ ПОСЛУГ З ТРАНЗИТУ
ЕНЕРГОНОСІВ В УКРАЇНІ: ГЕОРЕГІОНАЛЬНИЙ ВИМІР**

Монографія

Луцьк
Вежа-Друк
2016

УДК 339.92(072)

ББК 65.5я73-9

Д-26

*Рекомендовано до друку вченою радою
Східноєвропейського національного університету
імені Лесі Українки (протокол № 03 від 29. 10. 2015 р.).*

Рецензенти:

Рибчук А. В. – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри теоретичної та прикладної економіки Дрогобицького державного педагогічного університету імені Івана Франка;

Стрельбіцька Н. Є. – кандидат економічних наук, доцент кафедри міжнародного менеджменту і маркетингу Тернопільського національного економічного університету.

Деделюк К. Ю.

Д-26 Інноваційний розвиток сфери послуг з транзиту енергоносіїв в Україні: георегіональний вимір : монографія / Катерина Юріївна Деделюк ; відп. ред. А. С. Філіпенко. – Луцьк : Вежа-Друк, 2016. – 170 с.

ISBN 978-617-7272-78-5/

Розкрито теоретико-методологічні засади аналізу глобалізаційних процесів у сфері транзитних послуг. Виявлено георегіональні детермінанти інноваційного розвитку енергетичних транзитних послуг в Україні. Окреслено напрями імплементації міжнародних норм і стандартів у механізм управління транзитними послугами в Україні.

Видання рекомендоване науковим працівникам, викладачам, аспірантам, студентам вищих навчальних закладів, спеціалістам державних і регіональних органів управління, місцевого самоврядування та підприємницьких структур, а також широкому колу читачів, котрі цікавляться питаннями георегіональних вимірів розвитку сфери послуг з транзиту енергоносіїв в Україні.

УДК 339.92(072)

ББК 65.5я73-9

ISBN 978-617-7272-78-5/

© Деделюк К. Ю., 2015

ЗМІСТ

Вступ		4
РОЗДІЛ 1. Теоретико-методологічні основи аналізу глобалізаційних процесів у сфері транспортних послуг.....		6
1.1. Інтернаціоналізація та глобалізація розвитку сфери послуг ...		6
1.2. Структура й особливості формування глобальних транспортних систем		17
1.3. Транзитні послуги в системі глобального продуктово-інноваційного ланцюга постачання енергетичних ресурсів		29
РОЗДІЛ 2. Георегіональні детермінанти інноваційного розвитку енергетичних транзитних послуг в Україні		43
2.1. Геоелекономічна роль України як країни-транзитера на євразійському енергетичному ринку		43
2.2. Транзитна система України як структурна ланка продуктово-інноваційного ланцюга постачання енергоресурсів на євразійському ринку.....		57
2.3. Вплив використання маршрутів транспортування газу на ринкову владу країн євразійського енергетичного ланцюга постачання.....		74
РОЗДІЛ 3. Імплементация міжнародних норм і стандартів у механізм управління транзитними послугами в Україні		83
3.1. Системна оптимізація механізмів управління послугами з транзиту нафти й газу		83
3.2. Удосконалення механізму регулювання транзиту енергоносіїв України в контексті продуктово-інноваційного ланцюга постачання		97
3.3. Алгоритм використання конвергентних принципів управління послугами з транзиту нафти й газу в Україні у контексті участі в СОТ та наближенні до ЄС.....		108
Висновки.....		118
Список використаних джерел.....		122
Додатки.....		143

ВСТУП

Інтенсифікація глобальних економічних процесів детермінувала актуалізацію питань ефективності й оптимізації розвитку сфери послуг з транзиту енергоносіїв. Перспективи зростання обсягів та розширення географічних масштабів світового енергетичного ринку пов'язані з перетином нафто- і газопроводами все більшої кількості національних кордонів на шляху постачання продукту від виробника до кінцевого споживача. Це зумовлює зростання обсягів міжнародних послуг з транзиту, надання яких супроводжується впливом спектра технологічних, політичних та економічних ризиків. Відтак, зростаючої актуальності набуває вивчення особливостей та перспектив розвитку сфери послуг з транзиту енергоносіїв у межах реалізації основних етапів системи їхнього постачання на георегіональному ринку, що буде сприяти формуванню й реалізації економічно доцільного та надійного механізму транспортування енергетичних ресурсів.

Георегіональні виміри розвитку сфери послуг з транзиту ґрунтуються на економічній характеристиці функціонування ланцюгів постачання, реалізовуваних у межах регіонів, які охоплюють континенти або частини світу та передбачають залучення декількох географічно суміжних країн. Зважаючи на диверсифікацію маршрутів транспортування нафти й газу на євразійському ринку, важливим є дослідження чинників, що детермінують зміну значення національної транзитної системи в структурі ланцюга постачання енергетичних ресурсів, перспектив подальшої експлуатації нафто- та газотранспортної систем України з урахуванням зовнішніх і внутрішніх факторів. У цьому контексті окреслюється необхідність оптимізації використання національної інфраструктури з транзиту, удосконалення механізму управління розвитком сфери послуг з транзиту енергоносіїв, що уможливить досягнення балансу інтересів учасників ланцюга постачання енергетичних ресурсів.

Питання розвитку сфери послуг, у тому числі послуг з транзиту, досліджували вітчизняні науковці, а саме: А. Бакаєв, А. Балаєва, Т. Блудова, О. Бойко, І. Дюмулен, Р. Заблоцька, С. Зарубанний, Т. Кельдер, Ю. Коваленко, О. Котенко, А. Мазаракі, А. Мельник, Ю. Мельник, С. Пирожков, Д. Прейгер, А. Румянцев, Є. Савельєв та ін. Особливості реалізації мереж постачання на енергетичному ринку висвітлено в публікаціях таких зарубіжних та українських учених, як: А. Аблов, Д. Азарія, В. Бараннік, А. Бехренс, Й. Бйорномозе, К. Борісочева, В. Гіра, Р. Готс, О. Дудченко, М. Земляний, М. Качмарські, К. Кемферт, А. Коноплянік, Ч. Кох, Х. Макінен, С. Нієс, І. Осипов, Е. Пальцева, Б. Піріашвілі, М. Ратнер, А. Рибчук, А. Рітер, Ф. Рока, П. Стівенс, Н. Стрельбіцька, Т. Тургот, К. Хіршхаусен, Ф. Хольц, Ф. Хуберт, А. Чехі, А. Чубук, А. Шевцов, Й. Штерн, А. Штульберг та ін.

З огляду на реалії сучасного розвитку енергетичного ринку постає актуальною потреба в поглибленні досліджень для визначення особливостей

та значення послуг з транзиту в структурі ланцюга постачання на георегіональному енергетичному ринку. Окреслюється необхідність комплексного оцінювання значення транзитної системи України для енергетичного ланцюга постачання на євразійському ринку й оптимізації механізму управління нею на міжнародному та національному рівнях.

Метою наукової розвідки є удосконалення теоретичних та практичних положень щодо особливостей, пріоритетних напрямів георегіонального виміру розвитку і регулювання послуг з транзиту в структурі євразійського продуктово-інноваційного ланцюга постачання на енергетичному ринку.

У процесі монографічного дослідження георегіональних вимірів розвитку послуг з транзиту енергоносіїв:

- з'ясувано специфіку інтеграційних та глобалізаційних процесів у розвитку сфери послуг;
- вивчено структуру й особливості функціонування глобальної транспортної системи;
- розкрито сутність глобального продуктово-інноваційного ланцюга постачання енергетичних ресурсів;
- виявлено роль транзитних послуг у структурі георегіонального продуктово-інноваційного ланцюга постачання енергетичних ресурсів;
- визначено геоекономічну роль України як країни-транзитера нафти й газу на євразійському ринку;
- проаналізувано структуру продуктово-інноваційного ланцюга постачання енергоресурсів на євразійському ринку;
- виконано компаративний аналіз інфраструктури з транзиту нафти й газу на євразійському ринку;
- розглянуто основні елементи системної оптимізації механізмів управління послугами з транзиту енергоносіїв у контексті енергетичної безпеки;
- висвітлено механізм регулювання транзиту енергоносіїв в Україні у системі продуктово-інноваційного ланцюга постачання євразійського ринку;
- окреслено алгоритм використання конвергентних інституційних принципів управління транзитними послугами в Україні.

Монографічне дослідження виконано відповідно до планів науково-дослідних робіт Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки, за темами: «Трансформація зовнішньоекономічної діяльності України в умовах реалізації європейського вибору», «Єврорегіон «Буг»: передумови та стратегічні пріоритети сталого просторового розвитку», «Єврорегіон «Буг»: ринкова трансформація в умовах міжрегіональної інтеграції», «Інноваційні форми активізації міжнародного бізнесу в умовах європейської інтеграції».

Видання рекомендоване науковим працівникам, викладачам, аспірантам, студентам вищих навчальних закладів, спеціалістам державних і регіональних органів управління, місцевого самоврядування та підприємницьких структур, а також широкому колу читачів, котрі

цікавляться питаннями георегіональних вимірів розвитку сфери послуг з транзиту енергоносіїв в Україні.

Усвідомлюючи масштабність глобалізаційних процесів у сфері транзитних послуг та трансформацію геополітичної ролі України як країни-транзитера на енергетичному ринку, автори будуть вдячні за побажання, зауваження та пропозиції щодо подальшого дослідження питань розвитку та управління сферою послуг з транзиту енергоносіїв. Надсилати пропозиції просимо на адресу: 43000, м. Луцьк, вул. Винниченка, 28, корпус 7, Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки.

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ АНАЛІЗУ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ У СФЕРІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

1.1. Інтернаціоналізація та глобалізація розвитку сфери послуг

В умовах взаємопереплетення цивілізаційних суперечностей, активізації транснаціоналізації, інтеграційних та глобалізаційних процесів логічним етапом поступальної еволюції світової економічної системи є перехід до постіндустріальної формації, яка у ХХІ столітті зазнає суттєвих перетворень. Пріоритетна ознака глобалізаційних процесів – формування нової архітектури відносин, яке супроводжується створенням цілісної системи тісних взаємозалежностей між національними господарствами в рамках єдиного (загального) міжнародного економічного, правового та культурно-інформаційного простору на основі стирання бар'єрів між синергізмом (економічні відносини індустріально розвинених країн), транзитивізмом (господарські зв'язки в країнах з перехідною економікою) та дивелопменталізмом (відносини між країнами, що розвиваються) [2; 3; 119; 127; 133].

Глобалізація позначається на галузевій структурі економік через стимулювання розвитку нових виробництв, що ґрунтуються на зниженні ролі матеріальних факторів виробництва, інтелектуалізації технологій та пристосуванні інституційних структур до нових умов конкуренції [21; 67, с. 210; 218]. Виділяють декілька стадій переходу світового господарства від індустріального до постіндустріального суспільства, що в умовах глобалізації пов'язані з необхідністю активізації сфери послуг, а саме: 1) безпосередній розвиток промисловості передбачає експансію транспорту, тобто послуг, що забезпечують переміщення товарів; 2) в умовах масового споживання і зростання населення спостережено активізацію сфер розподілу (оптової та роздрібною торгівлі), фінансів, операцій з нерухомістю, страхування; 3) в міру зростання національного доходу проходило формування тенденції до зниження частки коштів на задоволення основних потреб людини та до поступового зростання попиту на фундаментальні сфери нової ери – здоров'я та освіти [8, с. 89; 21]. Загалом

якщо в індустріальному суспільстві рівень життя був детермінований насиченістю ринків товарів, то в постіндустріальному – якістю життя, на яке впливають різного роду послуги та зручності, що стають доступними для кожного.

Такі тенденції зумовили інтенсивний розвиток сфери послуг, яку визначено як «систему галузей народного господарства, продукти, споживча вартість яких виражається в наданні зручностей» [59, с. 34]. І. Дюмулен розрізняє три найбільш потужні економічні сили, які стимулюють глобалізацію ринку послуг: зміна технологій у площині науково-технічного прогресу, що створює передумови для інтернаціоналізації виробництва; поступове зниження бар'єрів у торгівлі та нівелювання перешкод, детермінованих колізією правил регулювання торгівлі; інтернаціоналізація ділової активності, вихід виробничої діяльності за межі національних кордонів [46, с. 20].

Сутність та особливості сфери послуг

Сфера послуг, що почала відігравати важливу роль у світовому господарстві XXI століття, становить близько 60% загальної структури глобальної економіки [218]. Простежено змінюваність частки сфери послуг у світовому валовому продукті в діапазоні 2005–2012 років: загальносвітові тенденції характеризуються активним нарощуванням показників світової торгівлі послугами у 2007–2008 роках та їхнім поступовим зменшенням до 2012 року [261]. Слід окремо виділити регіони Європи та Центральної Азії, які, за даними Світового Банку, забезпечують стабільне збільшення частки сфери послуг у ВВП [259].

На сьогодні, попри активізацію сфери послуг, залишається дискусійним питання про трактування змісту дефініції терміна «послуга». Спробу обґрунтування з економічної точки зору поняття «послуга» у площині тлумачення змісту терміна «товар» знаходило ще у класичній політекономії. Так, А. Сміт, у ракурсі надання переваги матеріальному виробництву, зробив висновок про «неекономічність» сфери послуг, що спричинило вилучення послуг із загальної системи економічних результатів [125, с. 95]. У неокласичній теорії та теорії суспільних благ внутрішню вартісну основу послуг потрактовують крізь призму їхньої граничної корисності як форм блага на ґрунті визначення корисності благ і послуг їхнім постачальником – державою [62]. К. Маркс визначав послуги й у формі безпосередньої діяльності суб'єктів, тобто праці, й у формі дії товару, речі; а діяльність – як антипод речі, тобто йдеться не про будь-яку діяльність, а лише про ту, що не дає уречевленого результату [72, с. 189–190]. Проте в сучасних умовах таке трактування недоцільно використовувати для характеристики всього широкого спектра послуг, сформованого під впливом глобалізації.

Усвідомлення унікальної сутності поняття «послуги» досягають шляхом формування уявлень щодо їхніх відмінностей від поняття «товари». Як зазначає А. Мельник, предметом міжнародної торгівлі послугами є послуга

як «товар особливого роду» [74, с. 94]. Історично основними ознаками послуг економісти називали: невідчутність, невидимість, непостійність, незбереженість [112, с. 149].

Р. Заблоцька акцентує на дискусійності вищенаведеного визначення послуги з огляду на те, що є товари, які також невідчутні та невидимі (наприклад, електронні програми); послуги можуть бути видимими (наприклад, вистава), але їхній ефект тимчасовим; важко розрізнити ефект послуги і процес її виробництва; часто наголошуваними є фізичні відмінності, проте нез'ясованими економічними аспектами послуг, питання їхнього виробництва та продажу [51, с. 8–9]. Відтак, Р. Заблоцька вважає, що послуга – це «транзакція з позитивним фактором одномоментності, результат різнорідної діяльності, що здійснюється виробниками на замовлення споживачів і зазвичай веде до зміни стану інституційної одиниці, що споживає ці послуги» [51, с. 12].

Державний комітет статистики України використовує таке означення: «послуги – це діяльність суб'єктів, яка не набуває матеріально-речової форми і задовольняє певні потреби замовників... Вони є результатом різнорідної діяльності, що здійснюється виробником на замовлення будь-яких споживачів. ... послуги не накопичуються (за винятком окремих видів), не транспортуються, не існують окремо від виробників, тобто вони споживаються, ... , в момент їх надання» [40, с. 306].

Трактування категорії «послуга» міжнародними організаціями дещо відрізняється від національного. Світова організація торгівлі визначає, що послугами можуть називати результат діяльності, який або впливає на зміну умов споживання (трансформаційні послуги), або сприяє обміну товарами та фінансовими активами [217]. Зв'язок послуг з товарами ускладнює можливість цілісної ідентифікації категорії послуг, оскільки останні слід зараховувати до широкого спектра нематеріальних продуктів і видів діяльності, які не можна поєднати одним визначенням.

Загалом для формування цілісного уявлення про таку дискусійну на сьогодні категорію, як послуги, скористаємося двома підходами до тлумачення її змістового наповнення, розробленими Ю. Коваленко, – процесуальним та змістовим [62]. Сутність процесуального підходу полягає у визначенні послуги як діяльності, що спрямована на задоволення потреби шляхом надання (виробництва) відповідних цій потребі благ матеріального і нематеріального характеру [53, с. 4]; вид діяльності, який можна запропонувати клієнту для безпосереднього споживання [26, с. 163], або благо у формі діяльності [121, с. 34]. Змістовний підхід передбачає асоціювання послуги із результатом діяльності. В руслі такого підходу послуга є результатом одноразової діяльності виробників на замовлення споживачів, яка зазвичай призводить до зміни стану одиниць, що споживають цю послугу [70, с. 655]; результатами економічної діяльності, які не набувають матеріально-речової форми і задовольняють певні потреби – особисті, колективні, суспільні [55, с. 24].

Специфіка структури світового ринку послуг

Ринок послуг – це обов’язковий структурний елемент глобального ринку, сукупність взаємовідносин членів міжнародного співтовариства з приводу надання послуг. Р. Заблоцька потрактовує ринок послуг як розгалужену систему вузькоспеціалізованих ринків, зокрема ринків транспортних послуг, комунікацій, комунального обслуговування, громадського харчування, туристично-рекреаційних послуг [51, с. 14].

А. Румянцев, Ю. Коваленко визначають світовий ринок послуг як «відносини, що складаються між суб’єктами міжнародної економіки з приводу формування та взаємодії міжнародної пропозиції послуг та міжнародного попиту на них, а також як систему пересічення інтересів покупців та продавців послуг, функціонування якої регулюється ринковими законами (законом вартості, попиту та пропозиції, росту продуктивності праці, нагромадження, пропорційного розвитку)» [111, с. 7, 12].

Таким чином, світовий ринок послуг, як важлива складова глобального ринку, є сукупністю взаємовідносин членів міжнародного співтовариства з приводу надання послуг та в сучасних умовах постає як ядро постіндустріальної економіки, що в багатьох аспектах детермінує її основні макроекономічні параметри [5; 59, с. 33; 185]. Світовий ринок послуг як суб’єкт обміну, на відміну від ринку товарів, має суттєві особливості, а саме: співпадіння місця виробництва і споживання послуг; зв’язок ринку послуг з ринком товарів, капіталів і робочої сили; вищий ступінь концентрації на ринку сучасних послуг порівняно з ринком товарів; незалученість спектра послуг до міжнародного обігу [25; 50, с. 96].

Методологічні труднощі під час дослідження міжнародного ринку послуг насамперед пов’язані із визначенням міжнародної торгівлі послугами як категорії, що охоплює міжнародний обмін багатьма видами послуг, кожній з яких притаманні конкретні особливості [55; 113, с. 180]. З огляду на широкий спектр реалізовуваних на сьогодні послуг виконання аналізу міжнародного ринку послуг без проведення ефективної систематизації та класифікації останніх видається неможливим.

Найбільш ґрунтовну класифікацію галузевої структури міжнародного ринку послуг було розроблено в ході Уругвайського раунду багатосторонніх переговорів СОТ. У Класифікаторі послуг виокремлено 152 види послуг у 12 розділах, а саме: бізнес-послуги (46 груп); послуги зв’язку або комунікаційні (25 груп); послуги з будівництва та суміжні інженерні послуги (5 груп); послуги дистриб’юторів (пов’язані з розподілом) (5 груп); послуги у сфері освіти (4 групи); послуги з охорони довкілля (4 групи); фінансові послуги (17 груп); послуги у сфері охорони здоров’я та в соціальній сфері (4 групи); послуги, пов’язані з туризмом (4 групи); послуги з організації відпочинку, культурних та спортивних заходів, транспортні послуги (33 групи); інші послуги, не зазначені вище [260].

У країнах ОЕСР і публікаціях ЮНКТАД послуги розподілено за п'ятьма категоріями: фінансові, інформаційні (комунікаційні), професійні (виробничі), туристичні, соціальні. У міжнародній практиці підписання угод використовують класифікацію послуг, уведену МВФ: морські перевезення, інші види транспорту, подорожі, інші приватні послуги, інші офіційні послуги. Світовий банк класифікує послуги як факторні та не факторні: факторні послуги пов'язані з міжнародним рухом факторів виробництва, зокрема капіталу та робочої сили; не факторні послуги мають не фінансовий характер і для їхнього надання властивий просторовий розрив між виробником і споживачем [60, с. 226; 111, с. 17; 211, с. 17–18].

Під впливом глобалізаційних тенденцій та лібералізації світової торгівлі важливим для характеристики світового ринку послуг постає усвідомлення дефініції терміна «торгівля послугами», яку у світовій практиці на багатосторонньому рівні вперше подано в ГАТС. Сутність поняття «постачання послуг» потрактовано, згідно зі статтею XXVIII ГАТС, як виробництво, розподіл, маркетинг, продаж та постачання послуг. Так, відповідно до положень ГАТС категорія «торгівля послугами» є тотожною категорії «постачання послуг», а відтак передбачає реалізацію декількох послідовних етапів переходу послуги від виробника до кінцевого споживача за певним набором комбінацій взаємодії основних учасників торгівлі [189]. На кожній стадії такої торгівлі до неї можуть долучатися додаткові суб'єкти, які відповідають за реалізацію окремих функцій, як, наприклад, розподіл, маркетинг, продаж та постачання послуг.

У науковій економічній думці сформовано та на практиці реалізовано чотири підходи до осмислення способів торгівлі послугами. Зокрема, у Генеральній угоді про торгівлю послугами передбачено такі способи постачання послуг на міжнародний ринок: 1) транскордонне (постачання послуг з однієї країни до іншої); 2) споживання за кордоном (постачання послуги на територію однієї країни споживача з іншої країни); 3) комерційна присутність (постачання послуг з однієї країни завдяки комерційній присутності на території будь-якої іншої країни); 4) присутність фізичних осіб (постачання послуги завдяки присутності фізичних осіб країни-постачальника на території будь-якої іншої країни) [155, с. 2–4]. Слід зазначити, що взаємозалежність всіх способів торгівлі на міжнародному ринку послуг в умовах глобалізації уможливорює їхнє комбіноване використання для отримання ефективного доступу на ринок, що повинне супроводжуватися лібералізацією торгівлі [10, с. 179]. Принципи здійснення торгівлі послугами, які визначено в основному документі ГАТС, багато в чому нагадують умови ГАТТ, як-от: забезпечення національного режиму та режиму найбільшого сприяння, відкритість і поступова лібералізація бар'єрів, вирішення спорів та конфліктних ситуацій за допомогою системи врегулювання спорів, спільної для ГАТТ і ГАТС. Проте, на відміну від ГАТТ, ГАТС регулює і транскордонну торгівлю послугами, і торгівлю ними в межах національної території.

Кількісні параметри розвитку світового ринку послуг

Важлива прикметна ознака розвитку сучасного світового ринку послуг – це набуття ним глобальних вимірів, що постає як об'єктивний процес, зумовлений бурхливим розвитком науково-технічної революції, оперативним упровадженням її досягнень в матеріальне виробництво, в усі сфери суспільного життя. Іншим вагомим чинником глобалізації світового ринку послуг визнано піднесення на якісно новий рівень процесів, що притаманні міжнародним економічним відносинам загалом. Йдеться про інтернаціоналізацію господарського життя країн світу, зокрема капіталу, товарного обігу, робочої сили, послуг; поглиблення міжнародного поділу праці на загальному, міжгалузевому, галузевому, територіальному рівнях; кооперування виробничих процесів; розвиток інтеграційних зв'язків між державами, суб'єктами спільної підприємницької діяльності; розширення процесу транснаціоналізації тощо. За таких умов очевидним є перспективність міжнародної торгівлі послугами, стратегічний аспект якої – формування глобального ринку послуг [46; 76; 111; 113].

Кількісні параметри глобального виміру розвитку сфери послуг детерміновані процесами інтернаціоналізації шляхом активізації політики лібералізації, яка сприяла виходу на міжнародний ринок послуг країн, що розвиваються, та країн з перехідною економікою, які спеціалізуються на переважно наукомістких послугах в галузі комунікацій, комп'ютерних, професійних, культурних та лінгвістичних послугах [25, с. 267]. Поглиблення міжнародного поділу праці за умови посилення інтегрованості національних економік до глобального середовища сприяє модифікації інтернаціоналізації міжнародної торгівлі послугами.

Розвиток третинного сектора економіки тривав упродовж багатьох років й характеризувався стабільним нарощуванням масштабів сфери послуг та поступовим формуванням послуго-орієнтованих національних економік. На сучасному етапі інтернаціоналізації міжнародного ринку послуг останньому властивий мультиплікаційний ефект розвитку (еволюція одних видів послуг зумовлює розвиток інших), що є однією з причин його стрімкого піднесення [25, с. 267; 53, с. 18]. У ході дослідження визначено такі напрями розвитку структури сфери послуг: – поява абсолютно нових видів послуг, як-от: комп'ютерні послуги, інформаційні мережі, електронна торгівля, логістика (або управління товарними потоками), глобальні транспортні системи, які використовують різні види транспорту, поєднані у безперервні транспортні ланцюги; – активне об'єднання та розмежування за окремими сферами спектра видів послуг, які раніше мали суто мікроекономічний характер, як, наприклад, маркетингові послуги, реклама, аудит, бухгалтерські та юридичні послуги й багато інших видів послуг, які в подальшому набули статусу самостійних сфер бізнесу; – поява великих інтегрованих компаній, які пропонують «пакет послуг», що дає змогу використовувати одного постачальника послуг для задоволення потреб споживача (великі транспортні

компанії, які беруть на себе зобов'язання з надання послуг, в межах транспортних ланцюгів) [46, с. 9; 61, с. 150].

Упродовж останніх років спостережено значне збільшення масштабів міжнародної торгівлі послугами на фоні фактичного співпадіння темпів зростання торгівлі послугами з темпами зростання товарообігу (Додаток А). За даними таблиці Додатку А, лідерами з нарощування міжнародної торгівлі і товарами, і послугами є регіони Південної і Центральної Америки, СНД, Середній Схід та Азія. У деяких регіонах, зокрема у Південній і Центральній Америці, впродовж 2013–2014 років простежено позитивну річну зміну експорту послуг та від'ємну річну зміну експорту товарів. У Європі протягом 2013–2014 років спостережено перевищення обсягів зростання імпорту послуг порівняно з обсягами товарного імпорту: у Швейцарії, наприклад, у 2014 році показник зростання імпорту послуг становив -4%, а показник зростання імпорту товарів – мінус -14% [262].

За останні роки виявлено тенденцію до сповільнення темпів зростання рівня розвитку сфери послуг порівняно з промисловістю та сільським господарством. Такий зворотній аспект тертріаризації економіки, тобто підвищення ролі сервісного сектора в загальносвітовому економічному просторі [218; 255], частково можна пояснити зростанням відносних цін на сільськогосподарські, мінеральні продукти, що вплинуло на частку відповідних галузей у структурі світової доданої вартості та активізацію промислового виробництва після тривалого поступового спаду у 2009 році. Зниження частки сфери послуг у світовому виробництві було спостережено в секторі «інші послуги», зокрема щодо фінансового посередництва й стосовно широкого спектра бізнес- та персональних послуг. Упродовж 2005–2010 років простежено стабільний розвиток частки транспортних та комунікаційних послуг, а також незначне зниження частки оптової й роздрібною торгівлі [218, с. 41; 257].

У звітах Організації економічного співробітництва та розвитку визначено, що міжнародна торгівля послугами не є винятково прерогативою промислово розвинених країн. Зазначимо, що у 2007 р., як і в 2011 р., найвищі показники зростання експорту та імпорту послуг були властиві країнам з перехідною економікою, менш розвиненим країнам та країнам, що розвиваються. Фінансова економічна криза 2009 року найбільш негативно позначилася на країнах з перехідною економікою та розвинених країнах.

На сьогодні перелік країн-лідерів у сфері комерційних послуг очолюють країни Європейського Союзу та США, яким разом належить понад 70% світових обсягів експорту й імпорту [257, с. 138; 261]. Спеціалізація країни на тих чи тих видах послуг залежить від рівня економічного розвитку національної економіки та особливостей державного регулювання в контексті формування сприятливого підприємницького середовища. Так, у промислово розвинутих країнах пріоритетними є фінансові, телекомунікаційні, інформаційні та більшість галузей ділових послуг, а для країн, що розвиваються, характерна спеціалізація на транспортних,

туристичних і фінансових послуг [78, с. 290]. У цьому контексті слід наголосити на розвитку сфери послуг кожної країни за індивідуальним сценарієм [5, с. 28].

Транспортні послуги, разом із комунікаційними, страховими, фінансовими, приватними, культурними та рекреаційними, комп'ютерними й інформаційними, а також іншими бізнес-послугами, в структурі міжнародної торгівлі за класифікаційною ознакою складають сегмент комерційних послуг, який відзначається найбільш високою динамікою розвитку та становить 53,1% від загального обсягу торгівлі на ринку послуг. Основними країнами-гравцями на цьому ринку є країни Європи, яким належить половина обсягу експорту та імпорту всіх послуг цього типу, й країни Азії (Японія, Китай, Індія та ін.), де обсяг експорту – 22%, а імпорту – 24% [251, с. 47].

Як видно з таблиці 2 Додатку А, інтенсивного розвитку комерційні послуги набули в діапазоні 2000–2005 років та у 2011 році за рахунок збільшення обсягів транспортних та інших комерційних послуг. Пік зростання частки транспортних послуг припадає на період з 2000 р. по 2005 р., тобто період лідерства на ринку країн Африки та СНД. Утім, станом на 2014 рік ситуація дещо змінилася. Країни СНД зазнали найбільшого зниження показників експорту комерційними (-22%) та транспортними (-3%) послугами. Сегменти сфери послуг, яким властиві найбільш високі темпи зростання, – це фінансові, страхування, бізнес-послуги. Активізацією розвитку характеризуються сфери комунікацій, соціальних та персональних послуг [251, с. 48; 244]. Утім, спостережено суттєве зниження відносної важливості транспортних та комунікаційних послуг у загальній структурі сфери з огляду на розвиток послуг з дистрибуції.

Складність та невирішеність такої проблеми методології статистичного обліку, як статистика міжнародного обміну послугами, пов'язана з формуванням єдиного Класифікатора послуг на основі співставлення на міжнародному рівні національних систем обліку торгівлі послугами [46, с. 30–31]. Ще одним дискусійним аспектом методології статистичного обліку процесів інтернаціоналізації сфери послуг залишається питання чіткого та повного відображення в статистиці всіх чотирьох видів постачання послуг, оскільки на сучасному етапі у торгівлі послугами враховано переважно обсяги транскордонної торгівлі і не опрацьовано питання комерційної присутності та переміщення фізичних осіб. Таким чином, розвиток глобалізації детермінований частковою зміною країн-лідерів міжнародної економіки, прикметний певними зрушеннями, «турбулентністю» світогосподарських процесів [45, с. 203].

Особливості якісної трансформації світового ринку послуг

Активізація інтернаціональних явищ у третинному секторі економіки та лібералізація ринків товарів і послуг спричиняє якісні зміни у глобальному вимірі розвитку сфери послуг, що виявляється у посиленні міжнародної конкуренції та увиразненні необхідності детального аналізу основ

формування конкурентних переваг. Такі тенденції мотивовані низкою причин: співпадіння в різних країнах попиту на послуги; розвиток транспортних систем, що забезпечує стимулювання мобільності товарів та споживачів послуг. Фактором зростання міжнародної конкуренції у сфері послуг М. Портер називає «географічні масштаби та розвиток великих корпорацій», які, використовуючи ефект масштабу, репутацію торгової марки та інші переваги, можуть представляти свої послуги в будь-якій частині світу [104, с. 90].

Є. Савельєв виокремлює п'ять складових досягнення лідерства на міжнародному ринку послуг: якість (здатність продавця задовольнити очікування споживача); швидкість (здатність випереджати пропозицію); зручність (створення умов для комфортного надання послуги); комплексність (можливість використання споживачем будь-якого альтернативного варіанту шляхом розширення асортименту послуг) і передбачення (розроблення нових послуг на основі дослідження попиту на них на основі теорії передбачення і перспективного планування М. Кондратьєва) [112, с. 152]. Загалом для досягнення конкурентних позицій на міжнародному ринку послуг видається доцільним ефективно застосування факторних переваг, швидке та якісне реагування на зміни в кон'юктурі ринку, оперування методами прогнозування попиту та пропозиції.

На думку О. Скаленка, в умовах активного світового руху реальними є фундаментально впливові чинники, врахування яких за рівної наявності всіх інших умов забезпечує прогресивний напрям і якісні результати економічних процесів в умовах глобалізації [119, с. 172]. Як фактор конкурентоспроможності постають інновації, які визнано одним із найбільш вагомих локомотивів розвитку світової економіки у посткризовий період та які активно впроваджують не лише у матеріальному виробництві, але й у сфері послуг. Саме інновації, як відзначає О. Скаленко, належать до засобів соціально-економічного зростання, об'єктивно закономірних та функціонально необхідних. Інформаційно інтегрований розвиток зумовлює посилення співпраці між продуцентами та користувачами нових ідей і технологій, створення передумов для глобалізації тих процесів, які досі вважали локальними за своєю сутністю. Економічна глобалізація детермінувала розширення масштабів інноваційної діяльності, що створило об'єктивні передумови формування міжнародних інноваційних мереж для ведення спільної науково-технічної діяльності різних країн в інтересах економічного та науково-технічного розвитку світового господарства [148, с. 27; 171, с. 187].

Загалом поняття «інновації» охоплює внесення у різноманітні види людської діяльності нових елементів (видів, способів), що забезпечує підвищення результативності цієї діяльності [141, с. 29]. Так, інноваційний розвиток, як важлива складова забезпечення конкурентних переваг на світовому ринку послуг, все чіткіше набирає ознак глобального явища. У цьому контексті слід наголосити, що розподіл основних факторів

інноваційного розвитку відбувається не лише в межах окремої галузі, а може мати міжгалузевий характер [77].

Актуальність окресленої проблеми в ракурсі інтернаціоналізації сфери послуг детермінована низкою причин. По-перше, динамічність та посилення ваги в економічному розвитку країн сфери послуг зумовлює потребу комплексного вивчення та дослідження чинників її розвитку. По-друге, спостережено тенденції до зміни системи конкурентних переваг у напрямі зростання значення кваліфікованих людських ресурсів, організаційних та управлінських факторів – вагомих елементів сфери послуг [4; 25, с. 267]. Остання, з одного боку, є споживачем нових технологій, з іншого – джерелом інновацій завдяки інтернаціоналізації та зростанню технологічної місткості послуг. З огляду на це вважаємо за необхідне дослідити глобалізаційні процеси у сфері послуг з урахуванням впливу на їхній розвиток інноваційної складової. У цьому контексті відзначимо, що коли інтернаціоналізація та лібералізація більшою мірою впливають на кількісні параметри світового господарства, то введення інновацій більш суттєво позначається на оптимізації його якісних параметрів.

Аналіз історії трактування змісту категорії «інновація» варто розпочати з розгляду сутності цього поняття основоположником інноваційної теорії – Й. Шумпетером. Термін «інновація», або «нова комбінація», він визначав як нову якість засобів виробництва, якої досягають шляхом певного вдосконалення наявного обладнання, введення нових засобів виробництва або систем його організації [198, с. 16]. За Й. Шумпетером, інновація може мати такі форми вияву: інновація товару – введення нового або вдосконаленого товару (товару, невідомого споживачу, або товару нового виду); інновація процесу – впровадження нового методу виробництва продукції (раніше не використовуваного в означеній галузі промисловості); відкриття нового ринку, на якому таку галузь промисловості цієї країни не було представлено; завоювання нового джерела сировини та напівфабрикатів; впровадження нової організаційної структури в будь-якій галузі [140, с. 120; 241].

В руслі дослідження еволюції змісту категорії «інновації» впродовж ХХ століття слід проаналізувати інформацію, подану в «Керівництві Осло» (Oslo Manual) [224]. У двох перших виданнях Керівництва (1992 р. та 1997 р.) акцентовано на матеріальних нововведеннях, тобто наголошено на можливості запровадження інновацій лише у сфері матеріального виробництва [63, с. 9]. У 2005 р. було опубліковано вдосконалений та на сьогодні остаточний варіант Керівництва Осло. У чинному документі визначено поняття «інновація» як запровадження нового, значно вдосконаленого продукту (предмета або послуги) або процесу, нового маркетингового методу або нового організаційного методу в бізнес-практику, виробничу практику або в систему зовнішніх відносин [148, с. 11; 186; 224]. Відтак, ідеться про можливість запровадження інновацій у структурі й матеріального, і нематеріального виробництва.

З огляду на такі тенденції глобальних масштабів, як активізація сфери послуг, з одного боку, та поширення інноваційних процесів у всіх сферах матеріального і нематеріального виробництва, з іншого, набуває актуальності дослідження якісно нових характеристик та властивостей конкуренції, формування яких відбувається під час переходу суспільства до глобалізаційно-інноваційної, або постіндустріальної, стадії розвитку. На сьогодні розроблено бачення інноваційної конкуренції як нової форми (нового типу) конкурентних відносин, якій надано значення всеохоплювальної в умовах глобалізації світового господарства. Провідними параметрами глобальної інноваційної конкуренції є: інноваційна детермінованість складових конкурентного процесу; набуття конкуренцією глобального виміру; «інституційно оформлений» характер конкурентної взаємодії; змагання як неконфліктна форма конкурентних відносин; інтегративна модель конкурентної поведінки [197]. З огляду на потребу здобуття конкурентних переваг в умовах нової економіки залучення інновацій до глобального ринку окреслюється необхідність аналізу структури нововведень – інновацій у сфері матеріального виробництва (технологічні) та у сфері послуг (організаційні, маркетингові, управлінські) [202; 225, с. 89].

Інновації сфери послуг – це, з одного боку, процес створення та впровадження нової або суттєво вдосконаленої послуги; з іншого – це нова або вдосконалена послуга, сукупність ідей і досвіду, які є новими для організації та середовища діяльності фірми [171, с. 201]. Більшість дослідників погоджуються, що інноваціям у сфері послуг властива інша специфіка, ніж інноваціям у сфері матеріального виробництва. Передусім відзначимо, що зміни, які відбуваються у сфері послуг, значно динамічніші, ніж на ринку товарів. Переваги інформаційних технологій у такому розрізі полягають у розширенні можливостей для налагодження та розвитку міжнародної торгівлі послугами [202]. Крім того, глобалізація сфери послуг передбачає більш активне залучення кваліфікованої робочої сили порівняно зі сферою матеріального виробництва. Також з урахуванням характеру та специфіки сфери послуг компанії мають ширші можливості у виборі місця своєї діяльності, що дає змогу більш ефективно використовувати переваги тієї чи іншої країни [203; 212]. Інновації у сфері послуг часто є не технологічними, зазвичай, полягають у впровадженні незначних змін у процеси організаційного характеру; інновації послуг не відзначаються високим ступенем радикальності [241].

Сферу послуг тривалий час вважали такою, у якій не можна створювати і реалізовувати інновації, зважаючи на її слабкий інтелектуальний та ресурсний потенціал. Третинний сектор економіки розглядали як «пасивного споживача» традиційних інновацій: незначні зміни та нововведення в секторі послуг важко було кваліфікувати як інновації. Інновації науковці традиційно потрактовували як важливу складову матеріального виробництва, оскільки впродовж десятиліть технологічний фактор був підґрунтям розвитку економічних систем, а відтак уведення основних інновацій припадало саме

на промисловість. Питання визначення, розмежування або об'єднання інновацій у сфері послуг та у матеріальному виробництві тривалий час залишалося дискусійним.

Сьогодні розрізняють декілька етапів формування теоретичних засад інновацій у сфері послуг, а саме: 1) ігнорування; 2) асиміляція; 3) визнання; 4) синтез (Додаток Б) [185]. Схематично послідовність розвитку теоретичних основ дослідження інноваційної діяльності зображено на рис. 1.1, де ІІ – промислові інновації; ІСП – інновації сфери послуг.

Як видно з рисунка, сучасне бачення інноваційних процесів у сфері послуг полягає у регламентації зв'язку останніх із нововведеннями у матеріальному виробництві, що варто визнати виявом інтегрованості та посилення взаємозалежності структурних елементів глобальної економічної системи для забезпечення конкурентних переваг, які відповідають умовам розвитку світового господарства у ХХІ столітті.

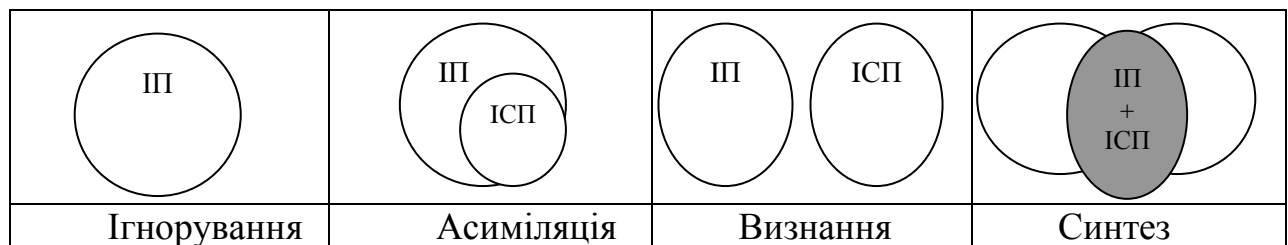


Рис. 1.1. Еволюція теоретичних основ інновацій у сфері послуг

Джерело: [185].

На нашу думку, визначення феномену розвитку третинного сектора економіки в ракурсі посилення взаємозалежності та взаємовпливу глобалізації сфери послуг та інновацій доцільно розглядати у двох ракурсах: 1) інновація – одна із важливих передумов та чинників розвитку глобалізації у ХХІ столітті; 2) подальший розвиток і поширення інновацій – результат розширення глобалізаційних процесів та загострення конкуренції.

Шляхом імплементації найбільш вагомих кількісних та якісних вимірів розвитку сфери послуг виокремлено такі особливості функціонування світового ринку послуг в умовах глобалізації та інтернаціоналізації: 1) системність розвитку міжнародного ринку послуг та його чутливість до змін світової економіки; 2) зростання кількісних обсягів торгівлі, розширення географічних параметрів ринку та диверсифікація асортименту послуг, що надаються; 3) залежність спеціалізації країни на певних видах послуг від рівня економічного розвитку; 4) делокалізація багатьох видів послуг і розрив у часі виробництва послуги та її споживання; 5) активізація використання інновацій для забезпечення конкурентних переваг у сфері послуг [111, с. 12, 14; 112, с. 149; 113, с. 78; 202].

Систематизовано такі переваги глобалізації та інтернаціоналізації сфери послуг: відкриття нових ринків (через набуття послугою інтернаціонального характеру та лібералізації торгівлі); активізація інноваційної діяльності та розширення доступу до інформаційно-комунікаційних технологій; залучення кваліфікованих людських ресурсів та оптимізація організації роботи [212, с.

987]. Упровадження інновацій як рушійної сили глобалізації та фактора конкурентоспроможності сприяє якісному вдосконаленню глобальної товарної та сервісної конкуренції. В останній у свою чергу передбачено інноваційну конкуренцію у сфері транспортних послуг.

1.2. Структура й особливості формування глобальних транспортних систем

Розвиток глобалізаційних процесів позначений формуванням тенденцій до підвищення економічної взаємозалежності та взаємодоповнення національних господарських комплексів у площині реалізації сучасної системи глобального поділу праці. Глобальна структура розвитку світової економіки передбачає залучення до процесу виробництва товарів і послуг усе більшої кількості країн світу з різних географічних зон. Поглиблення та диверсифікація глобального поділу праці спричиняють побудову системи глобальних мереж та ланцюгів: вартісних, інноваційних, корпоративних, регуляторних та ін. Глобальний вартісний ланцюг як важлива субстанція сучасного міжнародного поділу праці значною мірою детермінований використанням глобальних джерел економічного розвитку та передбачає реалізацію світових торговельних потоків через поглиблення інтеграції виробничих та невиробничих систем країн і зростання внутрішньогалузевої торгівлі [101, с. 4; 107; 133, с. 52].

Глобальний вартісний ланцюг

Вартісний ланцюг визначають як функціонально інтегровану мережу виробництва, торгівлі та сфери послуг, яка охоплює всі етапи ланцюга постачання – від перетворення сировини, проходження через проміжні стадії виробництва і до безпосереднього представлення готового виробу на ринку [232]. М. Портер розглядав вартісний ланцюг як модель, яку застосовують для детального висвітлення послідовності оперативних та функціональних дій, потрібних для доведення продукції до кінцевого споживача. Ланки ланцюга, а саме: наявність сировини, дослідження і розробка, виробництво, маркетинг, розподіл та обслуговування, – знаходяться не в конкурентних зв'язках одна з одною, а в тісній співпраці, яка спрямована на досягнення єдиної мети та представляє функції окремих підприємств на різних етапах ланцюга, вартість послуг яких в сумі визначає ціну кінцевого продукту [15, с. 176; 104, с. 60]. Важливо відзначити, що недієздатність однієї ланки зумовлює зупинення всієї системи. За положеннями теорії М. Портера, вартісний ланцюг фірми є складовою більшої системи, яку автор називає системою цінностей, до складу якої належать постачальники сировини, комплектуючих, обладнання та послуг. На шляху до кінцевого споживача товар цієї фірми часто проходить через вартісний ланцюг каналів збуту та стає елементом вартісного ланцюга покупця, який використовує товар під час своєї діяльності [104, с. 61].

Загалом основними складовими вартісного ланцюга умовно можна назвати ланцюг пропозиції (supply chain), що охоплює купівлю, виробництво й дистрибуцію; та попиту (demand chain), елементи якого – маркетинг та продаж, послуги з обслуговування [201]. Розрізняють три найважливіші типи вартісних ланцюгів: 1) сировинні ланцюги, що передбачають постачання товарів, пов'язаних з екологічними (сільськогосподарська продукція) або геологічними (руда, викопне паливо) умовами. У реалізації такого ланцюга (зокрема руди і нафти) країни, що розвиваються, є, зазвичай, експортерами продукту, а розвинуті країни – їхніми споживачами. Тому в країнах, що розвиваються, спеціалізація транспортних терміналів – завантаження товарів, а у розвинених країнах – вивантаження сировини та її подальше перероблення; 2) ланцюги напівфабрикатів, які відзначаються наділенням товару доданою вартістю вже на етапі завантаження продукту, як, наприклад, у торгівлі металом, текстилем, будівельними матеріалами і деталями, які використовують для виготовлення інших товарів. Оскільки часто виробництво таких продуктів, залежно від трудомісткості та порівняльних переваг, офшорне, напрями реалізації ланцюга можуть бути варіабельними з огляду на ступінь інтегрованості транспортних систем до виробничих систем; 3) ланцюги промислових товарів, які спрямовані на задоволення попиту великих споживчих ринків, що вимагає високого рівня організації та якості управління потоками. Попри те, що середовищем реалізації більшості таких потоків – це розвинені країни, значна їхня частка проходить до країн, що розвиваються, особливо до тих, спеціалізація яких – експортно-орієнтовані виробництва [232, с. 49; 265].

У спільному звіті ОЕСР, СОТ та ЮНКТАД визначено, що глобальні вартісні ланцюги – важливі елементи функціонування світової торгівлі та інвестиційного розвитку, що слугують підґрунтям нових перспектив розвитку і зростання, підвищення рівнів зайнятості, ефективність участі в яких зумовлена розвитком технологічної складової та людського капіталу [201]. Оптимізація функціонування глобальних ланцюгів охоплює розміщення виробничих потужностей фірм відповідно до принципів порівняльних переваг та розвитку глобального поділу праці. В сучасних умовах функціонування глобального вартісного ланцюга сприяє інтегруванню та координуванню матеріального та нематеріального виробництва, що виявляється в межах реалізації промислових ланцюгів у формі забезпечення сферою послуг безперебійного, найбільш оптимального способу продажу, дистрибуції промислового товару, розроблення логістичних та консалтингових проектів, транспортних систем [238].

Світова транспортна система як складова глобального ланцюга

Ефективність функціонування світового господарства в умовах розширення системи глобальних вартісних ланцюгів значною мірою залежить від реалізації постачання, що передбачає залучення сфери послуг, зокрема активізацію посередницької складової у формі транспортних систем,

а відтак увиразнює взаємозв'язок усіх сфер, елементів та рівнів глобального економічного середовища [108]. Для підвищення ефективності реалізації глобальних вартісних ланцюгів видається доцільним удосконалення транспортної системи, яка є «сполучною ланкою процесу глобалізації світової економіки», що забезпечує розмивання національних кордонів і формування єдиного світового ринку [22, с. 15].

Дослідженню теоретичних основ та особливостей розвитку транспортних систем, а також їхнього значення для формування глобальної виробничої інфраструктури присвячено праці зарубіжних та вітчизняних учених. В. Є. Новицький зазначає, що «транспортні комунікації відіграють кардинальну роль у процесах глобалізації, у формуванні регіональних економічних просторів» [84, с. 264]. Створення єдиної загальносвітової транспортної системи передбачає спроможність задовольняти потреби в перевезенні вантажів і пасажирів без певного істотного впливу на цей процес національних кордонів [13, с. 33].

Темпи розвитку та якісні зміни у сфері транспорту у ХХ ст. характеризуються появою нових транспортних галузей – автомобільного, авіаційного та трубопровідного транспорту, а також розвитком морського як класичного виду транспорту. Якщо функція транспорту як складової міжнародної виробничої інфраструктури на ранніх етапах розвитку суспільства полягала тільки в опосередковуванні всіх обмінних процесів, то в сучасних умовах основна його функція – поєднання виробничих ресурсів у глобальному відтворювальному процесі та реалізація товарів і послуг на світовому ринку. Відзначаємо якісну змінюваність характеру транспортних послуг як процесу, що складається із послідовних, скоординованих операцій з урахуванням індивідуальних вимог до збереження вантажів, гнучкості, культури обслуговування, інформаційного забезпечення [14, с. 7].

Світову транспортну систему визначають як сукупність усіх видів транспорту та ланок транспортного процесу на національному, міжнародному, міжконтинентальному і світовому рівнях; усі види вантажного транспорту та засобів, пов'язаних з його функціонуванням, а також усі транспортні засоби, якими перевозять пасажирів [137, с. 275]. На нашу думку, структуру глобальної транспортної системи потрібно деталізувати за видами транспорту та формами, використання яких доцільне під час її реалізації, на основі Секторального класифікаційного переліку послуг (Services sectoral classification list), укладеного Світовою організацією торгівлі. Так, структурні елементи глобальної транспортної системи розподілимо за такими категоріями: 1) морська, що передбачає транспортування пасажирів і вантажів, оренду суден та екіпажу, технічне обслуговування і ремонт суден, послуги з буксирування, допоміжні послуги для морського транспорту; 2) повітряна, що забезпечує транспортування пасажирів та вантажів, оренду суден й екіпажу, технічне обслуговування та ремонт повітряних суден, допоміжні послуги для повітряного транспорту; 3) залізнична, яка охоплює транспортування пасажирів та вантажів, послуги з

буксирування, технічне обслуговування і ремонт залізничних транспортних засобів і устаткування, допоміжні послуги для залізничного транспорту; 4) автотранспортна, що забезпечує пасажирські та вантажні перевезення, оренду комерційних автомобілів, технічне обслуговування та ремонт автомобільного транспорту й обладнання, допоміжні послуги для автотранспортних послуг; 5) трубопровідна, що передбачає перевезення палива та інших вантажів [261].

Кожна із перелічених транспортних систем з огляду на те, що їхнє функціонування ґрунтується на використанні певного виду транспорту, відрізняється за швидкістю, зручністю та економічною ефективністю перевезень. Виділяють три компоненти міжнародного транспортного сектора, експлуатація яких має вплив на торгівлю: – транспортна інфраструктура, що охоплює фактичні транспортні інфраструктурні об'єкти, як: термінали, транспортні засоби та мережі. Від розвиненості та ефективності транспортної інфраструктури залежить її позитивний або негативний вплив на міжнародну торгівлю; – транспортні послуги, які передбачають набір послуг залучених до міжнародного перевезення пасажирів і вантажів, наприклад, такі дії: дистрибуція, логістика, фінансування, страхування та маркетинг; – транзакційне середовище, що є комплексом правових, політичних, фінансових і культурних умов, у яких працюють міжнародні транспортні системи, а відтак охоплює такі аспекти, як курси валют, правила, квоти і тарифи, споживчі переваги [232, с. 49].

З урахуванням неможливості розгляду транспорту як відокремленої від ланцюга постачання послуги та зважаючи на тісну взаємозалежність на сьогодні географічних напрямів розвитку вартісних ланцюгів, окреслюється необхідність систематизації основних секторів інтеграції транспортних систем у товарні ланцюги, серед яких: – ланцюги сільськогосподарської продукції (зернові, продукція рослинного, тваринного походження), для постачання якої застосовують різні види транспорту (вагони, вантажівки, судна) з урахуванням особливостей товару щодо його перевезення. Реалізація такого ланцюга, зазвичай, має чітко виражений сезонний характер та можлива за умови використання таких інфраструктурних об'єктів, як складські порти, для перевалки сільськогосподарських товарів; – енергетичні ланцюги, що охоплюють транспортування трубопроводом, залізницею, водним транспортом палива (нафта, вугілля, природний газ і т.д.) від місця їхнього видобутку до кінцевого споживача. Таке постачання повинне бути стабільним та пристосованим до сезонних коливань; – ланцюги постачання металу, що, як і енергетичні ланцюги, охоплюють транспортування корисних копалин від видобувних районів до промислових підприємств суднобудування, автомобілебудування, будівельних матеріалів тощо. Також розрізняють ланцюги постачання хімічних речовин, зокрема нафтохімії та добрив, які відзначаються тісним зв'язком із енергетикою та сільським господарством; лісової та паперової продукції, будівельних матеріалів, товарів обробної промисловості [232, с. 53].

Загалом сферу послуг з транспортування розглядаємо не лише як важливий фактор реалізації міждержавної торгівлі, але й як одну з основних умов зародження та розвитку глобалізації, що має статус посередницького зв'язувального елемента функціонування глобальних ланцюгів постачання. З огляду на розширення географії останніх та за умови здійснення приблизно половини всіх торгівельних потоків на відстані близько 3000 кілометрів реалізація більшості міжнародних перевезень вантажів передбачає використання інтермодального транспортування (шляхом експлуатації різних видів транспорту), що забезпечує формування транспортних ланцюгів (transport chains) як складової ефективного функціонування глобальних ланцюгів постачання [232].

Транспортні системи та інфраструктура

Транспортні системи світу можна аналізувати за такими двома ознаками: 1) за рівнем та зрілістю розвитку транспорту як елемента виробничої інфраструктури в національному, регіональному та міжнародному масштабах [137]; 2) за географічним місцезнаходженням – внутрішньо- та міжконтинентальні транспортні системи [83, с. 220].

У першій категорії пріоритетність належить таким факторам, як територіальні особливості (географічне розміщення щодо основних міжнародних вантажо- та пасажирських потоків); власний вантажо- та пасажирспроможний потенціал держави чи регіону; відповідність політики держав чи їхніх угруповань щодо транспортних систем. За рівнем розвитку транспортної інфраструктури країни можна систематизувати на три групи: 1) індустріально розвинені країни (частка у світовому вантажообігу становить більше 70%; реалізація найновіших розробок та технологій детермінує досягнення сферою транспорту високого технічного рівня); 2) країни, що розвиваються (елементи транспортної інфраструктури у загальній виробничій інфраструктурі займають незначне місце, але їхнє формування та розвиток відбувається прискореними темпами; обслуговують більше 20% світового вантажообігу); 3) країни із транзитивною економікою (транспортні системи потребують якісної модернізації всіх об'єктів транспортної інфраструктури).

За принципом географічного розміщення та виконуваних функцій розрізняють такі рівні транспортних систем, як: внутрішньоконтинентальний (представлений залізничним, автомобільним, трубопровідним та річковим видами транспорту; найбільш розгалужена мережа залізничного транспорту у Євразії та Північній Америці; залізничний транспорт займає друге місце у світовому вантажообігу (після морського) та пасажирообороту (після автомобільного); міжконтинентальний або георегіональний (передбачають експлуатацію морського, повітряного та трубопровідного транспорту в межах функціонування певного регіону світу) [73; 83].

З огляду на природно-географічні, історичні та соціально-географічні фактори весь світ можна поділити на великі регіони – Європа, Азія, Америка, Африка, Австралія та Океанія [136]. Для комплексної регіональної

характеристики світового простору найбільш доцільним з точки зору дослідження транспортної системи є, на нашу думку, умовне виокремлення таких регіонів: – у Євразії (Північна Європа, Середньо-Західна Європа, Південна Європа, Центральна Європа, Східна Європа і Північна Азія (Росія), Східна Азія, Південно-Східна Азія, Південна Азія, Південно-Західна Азія, Центральна Азія і Казахстан); – в Африці (Північна Африка, Західна Африка, Східна Африка, Центральна Африка, Південна Африка); – в Америці (Північна Америка (з поділом на Канаду і США), Латинська Америка (з поділом на Мексику і Центральну Америку, Вест-Індію, Андські країни, країни Амазонії, країни басейну Ла-Плати); – в Австралії й Океанії (Австралія і Нова Зеландія, Океанія (з поділом на Мікронезію, Меланезію, Полінезію).

Співпраця регіонів в умовах глобалізації відбувається шляхом формування просторово розподіленої мережевої системи виробництва й обміну, на основі чого регіони стають учасниками глобальної конкуренції за ресурси, що зумовлює необхідність активізації їхніх позицій як учасників глобальних процесів [70, с. 246]. Світове співтовариство, використовуючи ресурсний потенціал держав і їхнє просторове розміщення, прагне до реалізації ефективних транспортних систем. Георегіональні виміри розвитку сфери транспортних послуг ґрунтуються на економічній характеристиці функціонування інтермодальної транспортної системи, спроможної задовольняти потреби в постачанні у процесі реалізації індустріальних та торговельних ланцюгів у межах двох або більше регіонів, які охоплюють континенти або частини світу.

Як зазначає Ю. В. Шишков, удосконалення міжнародної транспортної інфраструктури детерміноване науково-технічним прогресом, що спричинив розвиток «нових поколінь авіаційного, автомобільного, водного та залізничного транспорту, а також швидке нарощування мережі міжнародних трубопроводів» [139, с. 28]. Так, на розвиток транспортних систем впливають потреби світової економіки в удосконаленні процесів постачання, у подальшому розвитку високотехнологічних, високоінтегрованих схем перевезень з гарантією збереження вантажів і дотримання ритмічного постачання. Наприклад, статус морського транспорту впродовж минулого сторіччя було суттєво змінено, але його роль як елемента транспортної інфраструктури збережено і на сьогодні посилено. На функціонуванні морського транспорту позначилися зміни в географії морської торгівлі та її товарній структурі у поєднанні зі збільшенням відстані перевезень, а також формування нових та активізація колишніх морських вантажопотоків між континентами (нафти з Перської затоки до Північної Америки, вугілля з Південної Америки та Західної Африки до Європи, зернових з Мексиканської затоки до Європи).

Зважаючи на інтеграцію транспортних систем до ланцюгів виробництва та розподілу продукту, слід відзначити, що на функціонування й розвиток транспортного ринку суттєво впливають загальні тенденції глобалізації та

регіоналізації. Георегіональні виміри розвитку транспортної системи як складової вартісного ланцюга постачання детерміновані тенденціями, динамікою і структурою світової торгівлі товарами, що визначають попит на вантажні перевезення певними видами транспорту. Таким чином, основною передумовою формування глобальної транспортної інфраструктури є зростання світового виробництва, торгівлі товарами в умовах розширення географічної структури ринку на основі глобального поділу праці.

Шляхом аналізу даних таблиці 1 Додатку В простежено суттєве збільшення впродовж періоду 1990–2012 років у світовому валовому продукті частки країн, що розвиваються (на 18,6%), зокрема країн Східної, Південно-Східної, Південної Азії, та відчутне зменшення частки розвинених країн з 2005 року (на 15,3% порівняно з 1990 р.). За прогнозними даними ОЕСР до 2030 року, частка Азіатсько-Тихоокеанського регіону, Китаю та Індії у світовому ВВП суттєво зросте. Водночас очікують збільшення показників ВВП Північної Америки та Європи на 50% і 40% відповідно до 2030 року [242]. За даними таблиці 2 Додатку В, спостережено з 1991 до 2002 років лідерство у нарощуванні виробництва країн, що розвиваються, попри те, що їхня частка у світовому зростанні була меншою, ніж розвинених країн. Установлено з 2008 року суттєве скорочення розвиненими країнами виробництва через світову економічну кризу та відповідне зменшення обсягів перевезень усіма видами світового транспорту: внаслідок скорочення світового ВВП у 2009 р. на 1,9% та падіння обсягів світового експорту товарів на 13,7% відбулося скорочення обсягів перевезень залізничним транспортом на 11,9%, авіаційним – на 10,4%, морським – на 4,5%, автомобільним – на 3,5% [51; 242].

Як бачимо з таблиці 3 Додатку В, зміни регіональної структури світової торгівлі товарами характеризуються схожими тенденціями, що й динаміка обсягів світового виробництва. У ході дослідження визначено такі особливості розвитку структури світового товарного експорту з 1995 до 2012 року: 1) скорочення частки розвинутих країн у структурі світової торгівлі товарами від 69,7% у 1995 р. до 51,2% у 2012 р., що супроводжується зменшенням торгівлі між розвиненими країнами (на 17,5%) та нарощенням обсягів торгівлі з країнами, що розвиваються (на 8,4%); 2) поступове зростання частки країн, що розвиваються, у світовому експорті: від 28,3% у 1995 р. до 44,7% у 2012 р. та переважання у географічній структурі торгівлі між країнами, що розвиваються; 3) належність статусу основних торгівельних партнерів країн з перехідною економікою розвиненим країнам, попри невисокі обсяги такої торгівлі –2,4% у 2012 р. [242]

Проаналізовані тенденції розвитку світового виробництва та торгівлі слугують детермінантами географії ринку міжнародних транспортних послуг та їхньої динаміки в георегіональному вимірі. Для розвитку останніх притаманне розширення світового ринку транспортних послуг, транспортних комунікацій, підвищення їхнього завантаження, покращення якості роботи

транспортних галузей, яка передбачає синхронність роботи різних видів транспорту [50, с. 53].

Напрями розвитку та зміна основних лідерів світової торгівлі визначають специфіку ринку міжнародних перевезень, зокрема морських. Так, Японія, США та ЄС – це основні імпортери товарів промислового і споживчого попиту, переважно транспортованих у контейнерах, тому скорочення обсягів споживання у цих країнах досить негативно вплинуло на ринок морських контейнерних і комбінованих перевезень із залученням морського, залізничного та автомобільного видів транспорту. Наприклад, Японія, яка є четвертою серед найбільших торговельних держав у світі, має вищу частку тоннажу світового флоту – 15,7%, з якого тільки 1,4% ходить під національним прапором.

Друге та третє місця й у структурі світової торгівлі, й у структурі володіння світовим морським флотом належать Китаю та Німеччині – по 8,9% станом на 2010 р. Причому цей флот обслуговує не тільки зовнішньоторговельні потоки зазначених країн, а й переважно торгівлю третіх країн. США як найбільша торговельна держава світу володіє лише 3,5% світового флоту [259]. Аналіз даних таблиці 1 Додатку Г дає змогу стверджувати, що п'ятірку ключових експортерів на міжнародному ринку транспортних послуг складають Європейський Союз, США, Японія, Сингапур, Республіка Корея; імпортерів – Європейський Союз, США, Китай, Індія, Японія. Серед країн СНД слід відзначити Російську Федерацію, яка за показниками є 9 країною-експортером транспортних послуг, та Україну, яка посідає 14 місце в цій категорії.

Таблиця 1.1

**Перевезення товарів за видами транспортних систем
серед країн-світових лідерів, 2012 р.**

Країна / показники	Залізнична транспортна система		Автотранспортна система		Водна транспортна система		Економіка (трлн. євро)			
							Імпорт		Експорт	
	2012 р. (млн. т/км)	зміна з 2011 р. (%)	2012 р. (млн. т/км)	зміна до 2011 р. (%)	2012 р. (млн. т/км)	зміна до 2011 р. (%)	2012 р.	зміна до 2011 р. (%)	2012 р.	зміна до 2011 р. (%)
Європейський Союз	180680	4,3	316568	-0,7	59478	6,8	3795	0,8	3538	0,3
Країни ОЕСР	258804	5,0	257584	-3,5	52919	6,0	6718	2,0	6192	2,1

Джерело: складено автором за [207].

За даними таблиці 1.1 встановлено суттєве зменшення обсягів перевезення автотранспортною системою у 2012 році порівняно із 2011 роком, простежено позитивну тенденцію до зростання обсягів використання залізничної та водної транспортних систем для міжнародних перевезень.

Огляд тенденцій до нарощування міжнародної торгівлі в розширених географічних вимірах зумовлює активізацію попиту на залучення

георегіональних транспортних систем з використанням різних видів транспорту. За прогнозованими даними ОЕСР, подвоєння світового ВВП до 2030 року зумовить зростання рівня використання різних видів транспорту, як-от: світового повітряного вантажного транспорту на 5,9% на рік упродовж 2010–2030 років, морського – більш ніж на 6% на рік, залізничного пасажиро- та вантажопотоку – на 2–3% на рік [207; 242].

В руслі подальшого дослідження вважаємо за доцільне проаналізувати інфраструктурну складову транспортних систем країн-лідерів на ринку транспортних послуг на основі порівняння розвиненості автомобільних, залізничних, водних шляхів, системи трубопроводів та аеропортів. Підкреслимо, що якість транспортної інфраструктури є важливою складовою міжнародної конкурентоспроможності, оскільки експлуатація інфраструктурної мережі сприяє інтеграції національних ринків, розвитку міжнародної торгівлі, що позитивно позначається на економічному зростанні.

У таблиці 2 Додатку Г відображено суттєву відмінність розвиненості транспортної інфраструктури за різними видами по країнах. Для систематизації інформації пропонуємо згрупувати країни-лідери з розвитку транспортних систем за категоріями: а) автомобільна транспортна система (за загальною довжиною автошляхів лідерами є США, Індія, Китай, Бразилія, Японія, а з урахуванням частки доріг з твердим покриттям п'ятірку країн лідерів доповнено Францією); б) залізнична транспортна система (позиції лідерів займають США, Росія, Китай, Індія, Канада); в) водна транспортна система (найбільша розвиненість притаманна Китаю, Росії, Бразилії, США); г) трубопровідна транспортна система (США, Росія, Канада, Китай); д) повітряна транспортна система (за кількістю аеропортів найбільш розвинена ця система у США, суттєво менші показники демонструють Бразилія, Індонезія, Росія) [247].

Таблиця 1.2

Розподіл інфраструктурних інвестицій на 2009–2030 рр. (млрд. дол.)

Інфраструктурні об'єкти	Середньорічний обсяг інвестицій		Частка в загальних інвестиціях		
	2009–2015	2015–2030	2009–2015	2015–2030	2009–2030
Аеропорти	70	120	400	1800	2200
Водні порти	33	40	200	630	830
Залізнична система	130	270	920	4060	5000
Транспортування, дистрибуція нафти і газу	155	155	930	2325	3255
Всього	388	585	2450	8815	11280

Джерело: [238, с. 10].

За прогнозними даними ОЕСР, подальший розвиток транспортних систем буде потребувати залучення інвестицій, розмір яких визначатиметься спектром чинників, як-от: стан наявної інфраструктури, зростання попиту на використання транспортних систем, необхідність створення додаткових потужностей в різних регіонах.

Відповідно до розрахунків ОЕСР щорічні інвестиції в інфраструктуру становитимуть близько 3,5% світового ВВП на рік і будуть спрямовані на розвиток телекомунікацій, електричних мереж, автомобільної, залізничної, водної транспортних систем та інфраструктурних об'єктів, пов'язаних з енергетикою (нафтою, газом, вугіллям) [238, с. 10]. Унаслідок аналізу даних таблиці 1.2 констатуємо про потребу в інвестуванні розвитку аеро- і водних портів, залізничної системи та мережі, пов'язаної з постачанням енергетичних ресурсів, у розмірі 11 трильйонів дол. упродовж 2009–2030 рр.

Міжнародний транзит як складова георегіональної транспортної системи

Конкурентною перевагою багатьох держав євразійського континенту є їхнє вигідне географічне розміщення, що зумовило розвиток георегіональної транспортної системи. Реалізація транзитних перевезень у процесі функціонування такої системи сприяє збільшенню надходжень до державних бюджетів, уможлиблює економічно вигідне використання наявної інфраструктури. Поступовий вихід на передові позиції євразійської світової транспортної системи варто визнати результатом дії таких макроекономічних факторів, як нестійкість і нерівномірність залучення досягнень науково-технічного прогресу, що детермінувало різну динаміку розвитку галузей світового промислового виробництва і світової економіки загалом; вибухоподібне наростання інтеграційних процесів у Європі [12, с. 215].

Важливу роль у розвитку міжнародного транзиту як елемента реалізації георегіональної транспортної системи відіграє ефективне використання транзитного потенціалу країн, основною складовою якого є спеціалізована транспортна інфраструктура. Фахівці Національного інституту проблем міжнародної безпеки при РНБОУ визначають транзитний потенціал країни як «потенційні можливості наявних і створюваних у країні додатково об'єктів і засобів виробничої, а також відповідних інституціональної та інформаційної інфраструктур забезпечувати безперебійне та безпечне транспортування під митним контролем територією цієї країни транспортними засобами транзиту всіх видів транспорту (включаючи трубопровідний та лінії електропередач) вироблених за її межами транзитних вантажів (у тому числі енергетичних ресурсів та електроенергії) для споживання в інших країнах» [101 с. 5].

З огляду на це розрізняють такі транзитні потенціали: наявний (сукупна пропускна здатність (спроможність пропускати певний обсяг транзитних вантажів територією країни за встановленим маршрутом) транспортної (у т. ч. повітряний, водний транспорт) системи, а також проектна потужність електро- і трубопровідної мереж на виході за межі країни у напрямку країн-споживання); перспективний, або прогнозований (величина наявного транзитного потенціалу транспортно-транзитних складових, скоригованих з урахуванням очікуваних виведення морально застарілих і фізично спрацьованих і введення нових потужностей об'єктів і засобів транзиту вантажів, енергоресурсів, а також можливих змін у кон'юнктурі світових і

регіональних ринків); реально затребуваний (рівень використання наявного транзитного потенціалу за його видами, що визначають шляхом співвідношення фактичних обсягів транзиту територією країни вантажів, енергоресурсів і величини наявного у цій країні транзитного потенціалу) [101, с. 5].

На думку Т. Блудової, складові транзитного потенціалу детерміновані внутрішніми та зовнішніми факторами. До внутрішніх належать нормативно-правові, організаційні, економічні, технічні, технологічні та інформаційні чинники. Інший блок внутрішніх факторів визначають для конкретної складової транзитного комплексу (залізничної, автомобільної, річкової тощо). Наприклад, для трубопровідного транспорту внутрішніми факторами впливу на транзитний потенціал є потужність магістральних трубопроводів, наявність підземних сховищ газу, компресорних станцій, резервуарних парків. До зовнішніх факторів, які позначаються на транзитному потенціалі країни, зараховують кон'юнктуру регіональних і світового ринків; рівень інтегрованості транспортних комплексів суміжних країн у регіональні та світову транспортні системи; зовнішньоекономічна політика країн-експортерів та країн-імпортерів [11, с. 74].

Колектив учених у складі Д. Прейгера, С. Пирожкова та І. Малярчук виокремлюють такі фактори-детермінанти змінного транзитного потенціалу країни, як: – динаміка кількісних та якісних характеристик потужностей об'єктів і засобів транзиту; – створені умови і встановлені правила функціонування сфери транзиту, що у свою чергу залежать від тенденцій розвитку світової торгівлі, зростання обсягів континентальних і міжконтинентальних транзитних товаропотоків, загострення конкурентної боротьби між країнами-транзитерами за залучення товаропотоків на своїй території [101, с. 5].

Світовим Банком представлено низку висновків щодо глобального огляду транзитних систем, засадничий серед яких – констатація про низький рівень розвиненості інфраструктури, що негативно позначається на розвитку транзиту та зумовлює необхідність удосконалення загальної надійності транзитних ланцюгів. Установою підкреслено потребу зменшення надмірних транзитних витрат та ліквідації антиконкурентного регулювання, базисом чого повинне бути виконання домовленостей на різних рівнях [243, с. 2].

Вплив глобалізації на розвиток національних транспортних систем виявляється у лібералізації транспортної діяльності, відмові від дискримінаційного регулювання, зростанні конкуренції; уніфікації й універсалізації транспортних засобів, технологій та технічних вимог; зростанні транспарентності національного ринку транспортних послуг і підвищенні його інформаційної відкритості [13, с. 33].

На сучасному етапі розвитку ринкових відносин у транспортній сфері транспортний ринок як з'єднувальна ланка в системі матеріального виробництва, розподілу та споживання займає одне з провідних місць у системі ринків, впливає на їхній стан, тенденції та темпи розвитку.

Наближаючи товари та ресурси до споживачів, транспортні підприємства стають безпосередніми учасниками загальнонаціонального виробничого процесу, а ефективність їхнього функціонування значною мірою позначається на підвищенні конкурентоспроможності товарів. Функціонування транспортних систем – об’єктивний чинник ефективної діяльності національних господарств та світової економіки загалом. Відтак, транспортні послуги як вагомий супроводжувальний фактор постачання та продажу товарів відіграють важливу роль на усіх етапах глобального вартісного ланцюга.

1.3. Транзитні послуги в системі глобального продуктово-інноваційного ланцюга постачання енергетичних ресурсів

Функціонування транспортних систем як складових енергетичних ланцюгів постачання передбачає передавання нафти й природного газу до кінцевого споживача шляхом реалізації ланцюгів багатьох послідовних дій із залученням масштабних інвестицій. В умовах активізації науково-технічного прогресу – фактора-детермінанта стану і перспектив світової енергетики – значну частину інвестицій спрямовано для вдосконалення системи через використання нових технологій на всіх етапах розвідки, виробництва, транспортування, перетворення та споживання – складових ланцюга постачання енергетичних ресурсів [176].

Глобальний ланцюг постачання в енергетичному секторі

Для побудови проєкції основних теоретичних положень функціонування глобального вартісного ланцюга на енергетичну сферу пропонуємо схематично зобразити систему постачання енергетичних ресурсів. Як видно з рис. 1.2, глобальний ланцюг у цій системі охоплює реалізацію таких етапів: видобування енергоносіїв, транспортування, у т.ч. транзит, оптова торгівля, оператор ринку (великий покупець), дрібна дистрибуція, фінальний споживач. Слід звернути увагу на те, що ланцюги постачання енергоносіїв відрізняються залежно від транспортованого об’єкту – нафти чи газу. Вважаємо за доцільне назвати найбільш суттєві відмінності процесів.

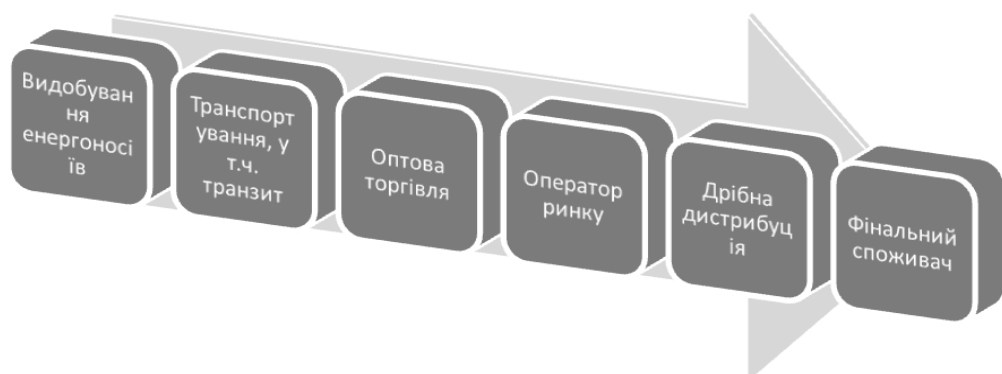


Рис. 1.2. Глобальний ланцюг постачання в енергетичному секторі
Джерело: [196].

Ланцюг постачання газу складається зі спектра етапів [142, с. 12]: розвідка та видобування; доправлення до з'єднувальних трубопроводів або станцій скраплення, морського транспорту, подальший імпорт, газифікація та запуск до магістральних трубопроводів; передавання, зберігання та оптове постачання великим споживачам, які безпосередньо пов'язані із системами газопроводів та дистрибуційними компаніями; розподіл, зберігання та роздрібний продаж газу промисловим і комерційним споживачам.

Зауважимо, що ціна на природний газ, здебільшого, специфічна та залежить від джерела постачання і конкретних цілей використання енергетичного ресурсу кінцевим споживачем. Традиційно торгівлю газом здійснюють на основі довгострокових контрактів, а торгівлю нафтопродуктами реалізують на світовому конкурентному ринку. Зважаючи на структуру ланцюга постачання газу, де засоби транспортування природного газу обмежені негнучкими трубопроводами, побудова, експлуатація та обслуговування яких вимагає значних інвестицій, сферу передавання цього енергетичного ресурсу визначено як монополістичну.

Ланцюг постачання нафти дещо відрізняється від попереднього та складається із таких компонентів: розвідка та видобування; транспортування трубопроводами, залізницею або суднами; перероблення нафтопродуктів; зберігання та розподіл продуктів трубопроводами, залізницею, автомобільними танкерами або суднами; роздрібний продаж кінцевим споживачам [142].

Нафтовий сектор відмінний від інших секторів енергетики за умовами зберігання, передавання та розподілу: нафту та її продукти можна перевозити швидше і дешевше, ніж газ та електроенергію. Так, транспортування і розподіл нафти і нафтопродуктів на внутрішній ринок ЄС, наприклад, може бути забезпечено різними конкуруючими інфраструктурами – трубопроводами, суднами, внутрішніми водними шляхами, залізничним, автомобільним транспортом.

Порівняння ланок ланцюгів постачання газу й нафти дає змогу стверджувати, що транспортування газу від виробника до споживача є більш обмеженим з точки зору можливості диверсифікації засобів його передавання, складнішим у контексті передавання, зберігання та розподілу. Зазначимо, що серед основних транспортних засобів передавання газу й нафти високою економічністю та продуктивністю відзначається трубопровідний транспорт як вид безперервного транспорту, за допомогою якого переміщують рідинні, газоподібні або тверді вантажі по трубопроводах. Довжина мережі магістральних газопроводів світу досягла понад 1,5 млн. км, а найбільшого розвитку газопроводи набули у США, Росії, Канаді, Україні. Загальна довжина світової мережі магістральних нафтопроводів (комплексу споруд для транспортування нафти, до складу якого входять трубопровід, насосні станції, сховища) становить понад 300 тис. км [49].

Відомо, що транспортування нафти можливе шляхом експлуатації різних транспортних засобів: трубопроводів, морських, залізничних та автомобільних. Трубопроводи і морський транспорт в основному використовують для перевезення сирової нафти, а залізничні та автомобільні засоби здебільшого – для перевезення нафтопродуктів. Процесу перевезення трубопроводами притаманні такі специфічні ознаки, як великі обсяги, високі капітальні витрати і дуже обмежена гнучкість. Важливо підкреслити екологічні переваги такого транспортування, як-от: мінімізація негативного впливу на навколишнє середовище, зменшення шкідливих викидів порівняно з іншими транспортними засобами. Велику частину міжнародної торгівлі нафти забезпечують шляхом застосування морських танкерів з огляду на високу гнучкість маршрутів постачання цим видом транспорту, обсяг та якість надання послуг, можливість постачання на велику відстань.

Утім, порівняно з експлуатацією танкерів використання трубопроводів є більш жорстким варіантом реалізації перевезення, зважаючи на меншу варіабельність щодо постачання різних за якістю марок сировини за бажанням споживача та обмеженість щодо пропускнуєї спроможності трубопроводів. Попри це, трубопроводи відіграють важливу роль у міжнародній системі постачання нафти, особливо стосовно країн, що не мають або мають обмежений доступ до морських портів (landlocked countries) [246, с. 12].

Слід зазначити, що будівництво та розвиток мережі трубопроводів упродовж останніх двох десятиліть сприяли появі нових постачальників на світовому ринку нафти, для яких наявність безпечного й економічно виправданого транзиту територією третіх країн є необхідною умовою доступу до світових ринків [142, с. 8]. Зауважимо, що транспортування трубопроводами практично не обмежене з точки зору можливості проходження маршрутів і на суші, і під водою. Найдовший газопровід, який знаходиться в Канаді, має 2911 км довжини, найдовший Транссибірський нафтопровід, який проходить від арктичних родовищ Росії в Східному Сибіру до Західної Європи, має протяжність 9344 км. Крім цього, фізичні обмеження щодо залучення трубопровідного транспорту також досить незначні за винятком певних ландшафтних і кліматичних умов (арктичних і субарктичних). Витрати на будівництво трубопроводів залежать від діаметра і зростають пропорційно зі збільшенням відстані та в'язкості рідини, яку передають (для газу в'язкість – низька, для нафти – висока) [232, с. 220].

Глобальний продуктово-інноваційний ланцюг постачання енергоносіїв

Зважаючи на активне впровадження інноваційних процесів у різних секторах економіки та можливість їхньої реалізації на кожній стадії ланцюга постачання, вважаємо за доцільне розширити трактування поняття «продуктовий ланцюг постачання» з урахуванням інноваційної складової. Тому, на нашу думку, логічно сформулювати категорію глобального продуктово-інноваційного ланцюга постачання, який є системою

послідовних процесів на різних стадіях переміщення продукту від постачальника до споживача (видобування енергоносіїв, їхнє транспортування (передавання), оптова торгівля, перехід до оператора ринку (великий покупець), дистрибуція (дрібна), кінцеве споживання) у комплексній взаємодії всіх структурних елементів за умов упровадження технологічних та організаційно-економічних інновацій.

Застосування такого підходу дає змогу простежувати специфіку вияву інноваційних процесів на різних етапах та розподілити основні елементи глобального ланцюга постачання енергетичних ресурсів за трьома рівнями, схематично зображеними на рис. 1.3: апстрім (upstream) – рівень забезпечення та планування робіт з розробки нових родовищ і виробництва енергетичних ресурсів з урахуванням різних сценаріїв попиту, коливання цін, оцінювання потенційної прибутковості; мідстрім (midstream) – рівень реалізації спектра заходів – від зберігання до транспортування та переробки енергетичних ресурсів; даунстрім (downstream) – рівень використання нафтопродуктів і газу споживачами, планування їхнього подальшого розподілу в короткостроковій і довгостроковій перспективі [222].

Рівень апстріму передбачає реалізацію таких етапів ланцюга постачання:

– етап розвідки. З огляду на виснаження основних світових нафтових і газових родовищ виробники змушені вкладати кошти в розвідку нових, більш складних нафтових родовищ, що вимагає експлуатації технічно вдосконаленого обладнання та залучення висококваліфікованих фахівців, а відтак вливання масштабних інвестицій. Оскільки розвідка нових родовищ завжди пов'язана з ризиком, задля налагодження економічно вигідної роботи доцільним є здійснення заходів з оптимізації планування та контролю над витратами, оцінювання рентабельності розвідувальних свердловин шляхом порівняння різних сценаріїв попиту і пропозиції, створення реальних бізнес-планів з урахуванням чинних законодавчих нормативів.

– етап виробництва. Зважаючи на пріоритетність на цьому етапі аналізу майбутнього попиту та коливання цін на енергетичні ресурси, діяльність компаній-виробників охоплює ретельне дослідження можливих сценаріїв зміни попиту та встановлення їхнього впливу на короткострокову і довгострокову перспективу, прогнозування майбутніх потреб для визначення ринкового потенціалу, а відтак здійснення на цьому ґрунті ефективного управління та оптимізації виробництва.

Наступний рівень – мідстрім – складається з таких елементів ланцюга постачання:

– етап обробки. Щодо зрідженого природного газу такий етап пов'язаний з моделюванням роботи з переведення енергетичного ресурсу в інших фізичний стан.

– етап транспортування. На цьому етапі відбувається оптимізація маршрутів і засобів передавання енергетичних ресурсів від постачальника до споживача з урахуванням правил та обмежень, що впливають на роботу інфраструктурних об'єктів. Цій стадії притаманне планування та оптимізація

всіх видів транспорту, зокрема трубопровідного, залізничного, автомобільного і морського, розроблення оптимальної мережі постачання та ефективного її використання. За умов розширення географічної структури глобального ланцюга постачання енергетичних ресурсів співпраця між постачальниками, транзитерами та споживачами енергетичних ресурсів є багатосторонньою [227]. У цьому контексті реалізація транзиту має два виміри: перший – безпосереднє переміщення товарів між кордонами, другий – розвантаження/завантаження товарів на транзитній території, їхнє митне оформлення [233, с. 35]. Транзит енергоносіїв прийнято розглядати як процес перетину енергією, що походить з однієї країни (експортера), щонайменше $\frac{1}{2}$ території іншої країни (транзитера) та, в результаті, її надходження до країни-призначення (імпортера) [209].

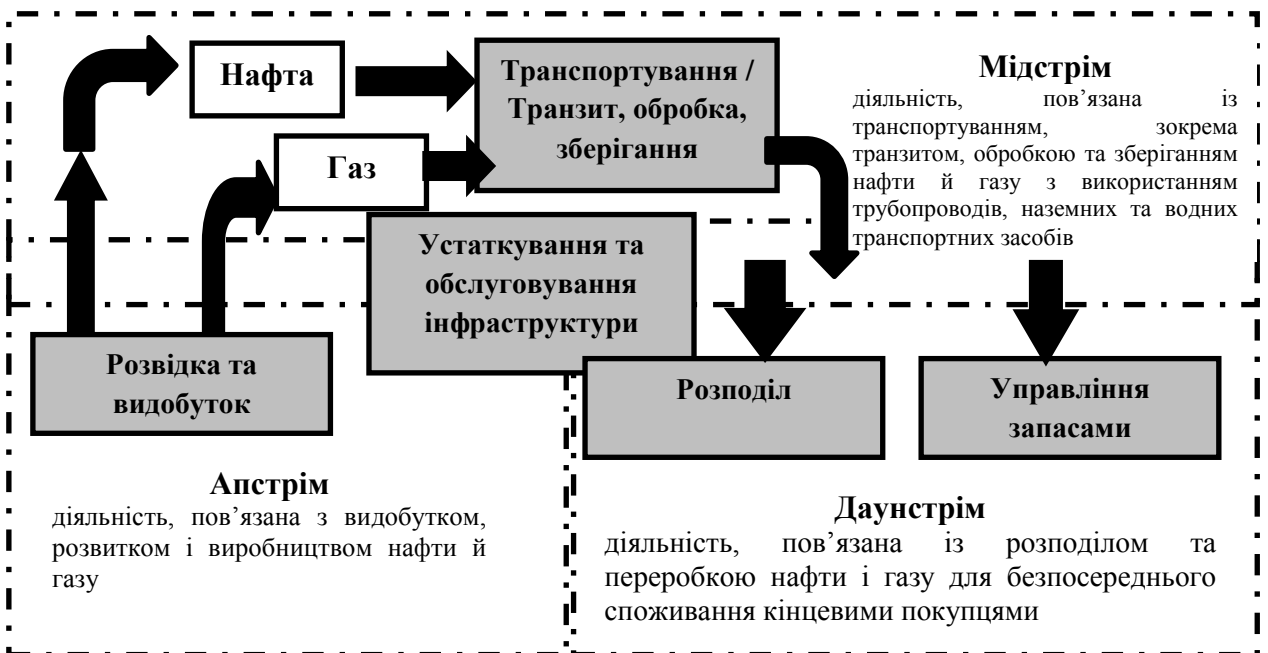


Рис. 1.3. Рівні глобального продуктово-інноваційного ланцюга постачання енергетичних ресурсів

Джерело: складено автором за [142; 222].

Третій рівень – даунстрім – окреслений реалізацією таких етапів ланцюга постачання, як:

– етап управління запасами нафти нафтопереробними заводами з урахуванням обсягів постачання та очікуваного попиту, що охоплює моделювання, планування та оптимізацію процесів нафтопереробки, синхронізованих у режимі реального часу для урахування можливого розширення споживчого ринку або змін у структурі ланцюга постачання.

– етап розподілу, тобто етап забезпечення оптимального балансу запасів, припустимих витрат на транспортування й обслуговування споживачів, підтримання оптимального режиму роботи протягом року відповідно до контрактів на постачання і сезонні коливання споживання.

Такі етапи глобального ланцюга, як наявність енергетичних ресурсів, дослідження та розробка родовищ, видобування енергоносіїв, належать до сектора промисловості, а тому матеріальні технічні інновації відіграють

ключову роль в інноваційному розвитку його елементів. Наступні етапи – транспортування, розподіл, дистрибуція, споживання – пов’язані більшою мірою зі сферою послуг.

Сутність транзиту енергоносіїв та особливості його інфраструктури

Беручи до уваги географічну віддаленість споживача від постачальника енергетичних ресурсів, посилену глобалізацією світового господарства та розширенням меж енергетичних ринків, доцільно наголосити на формуванні підсистеми транзиту енергоносіїв у структурі глобального ланцюга постачання. Оскільки, за теорією вартісного ланцюга, жоден етап не можна вважати економічно виправданим у разі його неефективного функціонування, всі елементи глобального ланцюга постачання є взаємодоповнювальними та взаємозалежними. У цьому контексті розглядаємо транзит як своєрідний зв’язувальний елемент глобальної системи постачання, що в руслі інтернаціоналізації світової економіки передбачає перетин енергією все більшої кількості національних кордонів шляхом використання відповідної інфраструктури. З огляду на симбіоз та взаємодію різних галузей господарської системи постає очевидним міжсистемний характер сфери послуг з транзиту енергоносіїв. Відзначимо, що поєднанням інноваційних процесів у сфері матеріального та нематеріального виробництва підтверджено теоретичні основи сучасного бачення інноваційних процесів у сфері послуг, прикметна ознака якого – перебування на стадії синтезу.

Явище транзиту як виду транспортних послуг має міжнародний, інтернаціональний характер. Категорією «міжнародний транзит» означають перевезення іноземних вантажів за умови розміщення пунктів відправлення і призначення за межами певної країни [47, с. 672]. Так, транзит у міжнародній торгівлі потрактовують саме як міжнародну послугу.

Підкреслимо, що коли у контексті не передбачено розгляд чогось відмінного від використання території третьої країни для переміщення вантажів та пасажирів між двома країнами, що торгують або взаємодіють в іншій формі, то фактично йдеться про наявність тавтології, оскільки безпосередньо постановка проблеми увиразнює міжнародну сутність цього виду діяльності [1, с. 21]. Транзитна торгівля описує рух товарів, що знаходяться під митним контролем, та її реалізація можлива в країні-призначення і походження товарів (національний транзит) або в третій країні (міжнародний транзит) [233, с. 27–28]. За своєю природою транзитні операції відзначаються розширеністю в часі та просторі і залученістю до співпраці кількох країн, багатьох приватних та державних суб’єктів.

У Законі України «Про транзит вантажів» транзитні послуги (роботи) визначено як «безпосередньо пов’язану з транзитом вантажів підприємницьку діяльність учасників транзиту, що здійснюється в межах договорів (контрактів) перевезення, транспортного експедирування, доручення, агентських угод тощо» [96].

У Протоколі з транзиту подано таку дефініцію поняття транзиту: «переміщення через територію країни-учасниці, або до портових споруд, або з портових споруд на її території для завантаження або розвантаження, енергетичних матеріалів та продуктів, що походять з території іншої країни та призначені для території третіх країн за умови, якщо інша держава є учасником Протоколу» [184].

До переліку споруд з транспортування енергії, відповідно до Протоколу з транзиту, зараховано магістральні газопроводи високого тиску, магістральні нафтопроводи, нафтопродуктопроводи, системи та лінії електропередач, а також інші стаціонарні об'єкти, спеціально призначені для переміщення енергетичних матеріалів та продуктів [246, с. 18].

Закордонні науковці називають 3 види трубопроводів: національний (domestic), транскордонний (cross-border), транзитний (transit), які відрізняються за природою правової юрисдикції. Національні трубопроводи функціонують в межах суверенної території. У цьому контексті термін «суверенна» означає державну або регіональну можливість анулювання угоди в односторонньому порядку. Такі трубопроводи підлягають правовому регулюванню території, на якій їх розташовано.

У Словнику транспортної статистики ОЕСР розмежовано також такі категорії: національний нафтопровід – транспорт, що з'єднує дві точки – місце завантаження та розвантаження трубопроводу, розміщені в одній країні (на сухопутній або морській території, яка належить цій країні), та може забезпечувати транзитне перевезення через іншу країну; міжнародний нафтопровід – транспорт, що з'єднує дві точки – місце завантаження та розвантаження трубопроводу, розташовані у двох різних країнах (на належній їм сухопутній та морській територіях), та може забезпечувати транзитне перевезення через одну або кілька додаткових країн [194].

Транскордонними трубопроводами безпосередньо поєднано країну-виробника нафти й газу з країною-споживачем. Експлуатація транзитних трубопроводів передбачає перетин третьої суверенної території на шляху продукту від виробника до кінцевого споживача. Зазвичай умови транзиту закріплено в угоді, в якій, серед іншого, визначено транзитні платежі, які сплачують уряду країни-транзитера, та умови, на яких країна-транзитер може відбирати енергетичний ресурс із трубопроводу. Транскордонні та транзитні трубопроводи мають низку спільних характеристик, але нерозробленість чіткого розмежування останніх часто детермінує виникнення дискусійних моментів, пов'язаних із розподілом вигод від функціонування трубопроводу відповідно до інтересів та мотивації сторін. Урегулювання таких спорів ускладнено проблемою нерозробленості системи всеосяжної юрисдикції для управління діяльністю транскордонних трубопроводів з огляду на можливість уникнення кожною зі сторін, суверенною територією якої проходить трубопровід, виконання зобов'язань в односторонньому порядку [237, с. 10].

Індекс транзитного ризику

Складовою алгоритму дослідження георегіонального виміру розвитку послуг з транзиту є вивчення методики визначення впливу експлуатації різних маршрутів транспортування енергетичних ресурсів на енергетичну безпеку країн. Для цього використовують систему індикаторів, що в сукупності визначають індекс транзитного ризику (ІТР) – інтегрований показник, що відображає основні аспекти безпеки постачання енергетичних ресурсів, енергетичної залежності (газова, нафтова) з урахуванням низки технологічних та політичних чинників [164, с. 10]. Для визначення ІТР необхідним є аналіз таких показників: диверсифікація транзитних маршрутів від певного постачальника; ризик пошкодження трубопроводу; політична нестабільність у країнах-транзитерах; пропускна спроможність кожного транзитного маршруту.

Варто наголосити, що високий рівень енергетичної залежності, політичного ризику транзиту та ризику несправності трубопроводу призводить до зростання ІТР, а диверсифікація транзитних маршрутів та високий рівень договірної основи між країнами – навпаки – сприяє зменшенню ІТР. Відповідно, чим вищим є рівень ІТР, тим вищим буде ризик зовнішніх енергетичних постачань. Розрахунок ІТР передбачає оцінювання і стандартизованих параметрів безпеки зовнішнього постачання енергетичних ресурсів, і спеціальних показників, у яких відображено ризики, пов'язані з трубопровідним транзитом.

Так, у першій групі показників враховано рівень імпортової залежності, який оцінюють як частку чистого імпорту газу чи нафти від певного постачальника в структурі загального споживання газу/нафти країною і частки газу/нафти в системі енергетичного споживання країни. На відміну від попередньої групи показників для встановлення енергетичної залежності країни від конкретного постачальника наступна група параметрів представлена показниками для визначення загального рівня залежності країни від газу/нафти.

Індекс транзитного ризику для певного споживача нафти / газу обчислюють за таким рівнянням [161]:

$$\text{ІТР } c = \left[\sum_{i \in \text{Марш. } c} \left(\frac{I_{c i}}{I_c} \right)^2 \times \text{РПошк. } c i \times \text{РПол. } i \right] \times \frac{I_c}{\text{Слож. } c} \times \text{ЧГ } c \quad (1.1),$$

де ІТР c – індекс транзитного ризику для країни споживання (c);

Марш. c – маршрути транспортування енергоносіїв з певної країни-постачальника до країни-споживача (c);

I_c – загальний обсяг імпорту газу/нафти від певного постачальника до країни-споживача (c);

$I_{c i}$ – обсяг імпорту газу/нафти до країни споживання (c) певним (i -тим) маршрутом;

РПошк. $c i$ – ризик пошкодження/несправності трубопроводу (i);

РПол. і – оцінка політичної нестабільності впродовж транзитного маршруту (і);

Спож. г с – загальний обсяг споживання газу/нафти країною (с);

ЧГ с – частка споживання газу/нафти в загальній структурі споживання енергетичних ресурсів країни (с).

З урахуванням тенденції до диверсифікації країн-постачальників, зміни рівня залежності країн від імпорту енергетичних ресурсів і частки газу/нафти в структурі споживання енергії країнами необхідним є визначення ІТР для транзитних маршрутів для більш, ніж одного постачальника, з огляду на що доцільно використовувати диверсифікаційний індекс транзитного ризику (ДІТР), який обчислено за такою рівністю:

$$\text{ДІТР } c = \left[\sum_{i \in \text{Марш.}c} \left(\frac{I_{c i}}{I_c} \right)^2 \times \text{РПошк.}c i \times \text{РПол.}i \right] \times \left(\frac{I_{c n}}{I_c} \right)^2 \times \frac{I_c}{\text{Спож.}g c} \times \text{ЧГ } c \quad (1.2.),$$

де ДІТР с – Диверсифікаційний індекс транзитного ризику для країни споживання (с);

П – набір усіх постачальників газу/нафти;

Марш. с – набір транзитних маршрутів від певної країни-постачальника до країни-споживача (с);

І с – обсяг імпорту газу/нафти від певного постачальника (п) до країни споживача (с);

І с і – обсяг імпорту газу/нафти від певного постачальника (п) до країни-споживача (с) транзитним маршрутом (і);

І с – загальний обсяг імпорту газу/нафти до країни споживання (с);

РПошк. і – ризик пошкодження/несправності трубопроводу (і);

РПол. і – оцінка політичної нестабільності впродовж транзитного маршруту (і);

Спож. г с – загальний обсяг споживання газу/нафти країною (с);

ЧГ с – частка споживання газу/нафти в загальній структурі споживання енергетичних ресурсів країни (с).

Транзит як складова енергетичних та інфраструктурних послуг

У площині дослідження транзитної складової світового ринку послуг слід акцентувати на невирішеності питання класифікації, виокремлення та інтерпретації таких транзитних послуг. У контексті розгляду транзиту енергоносіїв доцільним є, на нашу думку, використання цієї категорії щодо енергетичних та інфраструктурних послуг.

Незважаючи на невиокремленість сектора «енергетичні послуги» або «послуги, пов'язані з енергетикою» (energy-related services) у переліку СОТ (WTO Sectoral Classification List) чи ООН (The United Nations Provisional Central Product Classification (CPC)), цією категорією часто оперують у практичних аналітичних матеріалах міжнародних організацій.

За даними розширених додатків до класифікаційного переліку сфери послуг СОТ і ООН, до енергетичних послуг належать [215, с. 20]: – послуги, пов'язані з розробкою та видобутком енергетичних ресурсів, які розглянуто в

межах сектора «інші бізнес-послуги» та які притаманні етапу апстріму в енергетичному ланцюгу постачання; – послуги з транспортування палива, які передбачають використання нафто- або газопроводів та які представлено у площині більш загальної категорії «транспортні послуги»; – послуги з розподілу енергії та її постачання до кінцевого споживача, які також належать сектору «інші бізнес-послуги», але відбуваються на етапі даунстріму в енергетичному ланцюгу постачання.

За аналогією можна розмежувати спектр інших послуг, які також, певною мірою, формують сферу енергетичних послуг, як: архітектурні та інженерні послуги, наукові і технологічно консультаційні послуги, будівельні послуги, деякі фінансові послуги, тобто так звані традиційні послуги, безпосередньо пов'язані з енергетичною сферою. Проте з огляду на активізацію технолого-інтенсивних (technology-intensive) процесів розрізняють нові послуги, ідентифіковані як «послуги, що розвиваються» (emerging services) унаслідок реформування енергетичного сектора [173, с. 234], серед яких – операції з експлуатації енергетичного басейну; забезпечення оновлюваної інформаційної бази даних щодо цін на енергетичні ресурси; енергетичний менеджмент; послуги, пов'язані зі скороченням викидів парникових газів і торгівлею правами на викиди.

Відповідно до матеріалів ЮНКТАД визначено декілька вимірів енергетичних послуг, а саме: 1) соціальний вимір (проблеми доступу до енергії, стабільного розвитку, національної безпеки); 2) економічний вимір (питання використання енергії, енергетичної інтенсивності, виробництва та споживання енергії, податків і субсидування, енергетичної безпеки); 3) вимір навколишнього середовища (проблеми умов зміни клімату, забруднення повітря, виснаження невідновлюваних джерел енергії, ризику нещасних випадків) [176, с. 12].

Очевидно, що застосування такого підходу дає змогу сформувати набір послуг та робіт, що безпосередньо стосуються енергетичного ринку та можуть бути притаманні різним етапам ланцюга постачання. Прив'язка такого поділу різних сфер послуг навколо однієї галузі уможливорює комплексне дослідження проблеми з урахуванням міжсекторних зв'язків.

З огляду на використання енергетичних послуг на кожному етапі енергетичного процесу – від розробки потенційних енергетичних ресурсів і до їхнього постачання кінцевому споживачу – арґіогі зрозумілим є їхнє предсталення як структурних елементів глобального енергетичного ланцюга постачання. Енергетичні послуги варто розглядати у площині економічної ефективності, енергетичної безпеки та розвитку навколишнього середовища всіх країн. Реалізація зазначених категорій, на нашу думку, передбачає функціонування ефективних систем постачання енергетичних ресурсів на ринки шляхом експлуатації розвиненої мережі енергетичної інфраструктури, зокрема транзитної як такої, що пов'язана з перетином енергетичним маршрутом території країни-транзитера.

Транзитні послуги можна визначати й як належні до інфраструктурних, як-от транспортних та логістичних послуг, послуг з дистрибуції, телекомунікаційних, фінансових та бізнес-послуг [244, с. 5]. Перераховані послуги вважають пріоритетними щодо формування конкурентоспроможної економіки. Так, на ґрунті транспортних, логістичних та дистрибуційних послуг як важливих структурних елементів ланцюга постачання товарів здійснюють безпосереднє переміщення продукту від виробника до споживача, а на ґрунті телекомунікаційних, фінансових та бізнес-послуг – зменшення трансакційних витрат і сприяння розвитку торгівлі. Тож суттєвий вплив сфери інфраструктурних послуг на розвиток інших сегментів економіки варто визнати підтвердженням ідеї про системність та симбіоз усіх елементів світогосподарської системи.

За результатами класифікаційного аналізу стосовно інтерпретації категорії «транзит енергоносіїв» доведено раціональність ідеї щодо зарахування її до більш загальної сфери транспортних послуг. Проте, на нашу думку, слід наголосити на доцільності дуалістичної ідентифікації послуг з транзиту як інфраструктурних послуг та енергетичних послуг (або послуг, пов'язаних із енергетикою).

Інноваційна складова послуг з транзиту енергоносіїв

Як було зазначено раніше, підґрунтям розвитку конкурентних переваг національної економіки у XXI столітті варто визначити активне впровадження інноваційної складової. На наш погляд, підтримка та нарощування такого базового фактора конкурентоспроможності національної економіки, як транзитний потенціал, з урахуванням потреб інноваційного розвитку уможливить створення передумов для формування та посилення ролі інших перспективних конкурентних переваг. Відтак, постає очевидною доцільність першочергового представлення інноваційної складової в тих галузях, які є пріоритетними для української держави, зокрема у сфері транзитних послуг.

Специфічність інноваційного розвитку у сфері послуг з транзиту енергоносіїв можна пояснити особливостями послуги транзиту як такої. Аналіз інноваційної складової транзиту енергоносіїв в глобальному ланцюгу можливий за умови використання методологічної першооснови визначення сутності інновацій, або «нових комбінацій», розробленої Й. Шумпетером. Пропонуємо спроектувати названі категорії інновацій на сферу послуг з транзиту енергоносіїв (таблиця 1.3).

З огляду на значене видається необхідним формування комплексного та цілісного підходу до характеристики розвитку системи міжнародного транспортування енергоносіїв з точки зору реалізації інноваційного чинника розвитку сфери послуг загалом. Вважаємо недоцільним обмеження інноваційного розвитку сфери послуг з транзиту енергоносіїв лише економічним виміром, тобто констатуємо про потребу розширення аналізу в інші площини, системно пов'язані з обраною сферою. Так, наприклад, слід

увиязати зв'язок процесу транспортування енергоносіїв із енергетичною безпекою (надійність постачання газу та нафти, диверсифікація маршрутів постачання визначають рівень енергетичної безпеки країни); зі станом екологічної ситуації (вплив різних видів транспортування енергоносіїв на екологічний стан країни-транзитера).

Таблиця 1.3

Адаптація категорії «інновація», за Й. Шумпетером, до сфери послуг з транзиту енергоносіїв

Різновид інновації (теоретична основа)	Специфіка вияву інновації
Інновація товару – введення нового або вдосконаленого товару	Транзит технологічно вдосконалених або нових енергоресурсів (наприклад, скрапленого газу; інших сортів нафти)
Інновація процесу –впровадження нового методу виробництва продукції	Удосконалення, оптимізація наявних та створення нових маршрутів транзиту енергоносіїв; використання нових способів транспортування енергоресурсів (створення LNG-терміналів)
Відкриття нового ринку, на якому таку галузь промисловості такої країни не було представлено	Диверсифікація країн-споживачів енергоносіїв шляхом створення нової, вдосконалення та оптимізації використання транзитної інфраструктури
Завоювання нового джерела сировини та напівфабрикатів	Диверсифікація країн-експортерів енергоносіїв шляхом створення нової, удосконалення та оптимізації використання транзитної інфраструктури
Упровадження нової організаційної структури в будь-якій галузі	Реалізація нових форм взаємодії між учасниками ринку, зокрема між постачальниками – транзитерами – споживачами

Джерело: складено автором.

Загалом питання енергетичного виробництва та споживання слід розглядати комплексно у функціональній взаємодії з іншими елементами глобального ланцюга постачання енергетичних ресурсів. Транспортні послуги, зокрема транзитні, є важливим сегментом вартісних ланцюгів, ефективно використання та управління якими сприяє оптимізації та збільшенню ефективності міжнародної економіки в умовах глобалізації.

Отже, шляхом дослідження тенденцій глобалізаційних процесів спостережено розширення виробничої інфраструктури для оптимального та ефективного використання факторів виробництва, що сприяє розвитку георегіональної транспортної системи як інтегрованої складової ланцюга виробництва та розподілу продукту. Обґрунтовано, що в умовах розширення географічної структури торгівлі набуває актуальності питання перетину товарами територій країн-транзитерів, співпраця з якими частково визначає

ефективність торгівельних відносин у межах реалізації основних етапів ланцюга постачання.

Глобальний продуктово-інноваційний ланцюг постачання потрактовано як систему послідовних процесів на різних стадіях переміщення продукту від постачальника до споживача у комплексній взаємодії всіх структурних елементів за умов упровадження технологічних та організаційно-економічних інновацій. Розкрито специфіку реалізації глобального продуктово-інноваційного ланцюга постачання на енергетичному ринку та виокремлено транзитну складову в його структурі шляхом поділу основних стадій переміщення продукту на три рівні – апстрім (upstream), мідстрім (midstream), даунстрім (downstream). Спостережено, що транзит енергоносіїв на другому рівні ланцюга постачання набуває статусу своєрідного зв'язувального елемента глобальної системи постачання, що в умовах інтернаціоналізації світової економіки передбачає перетин енергетичним ресурсом, що походить з однієї країни (експортера), території іншої країни (транзитера) шляхом використання відповідної транзитної інфраструктури та надходження до країни призначення. Для проведення комплексного аналізу таких послуг з транзиту запропоновано зарахувати їх до сектора інфраструктурних послуг, з одного боку, та енергетичних послуг або послуг, пов'язаних із енергетикою, з іншого.

Науково доведено доцільність виділення інноваційної складової, вияв якої – модернізація та оптимізація основних етапів ланцюга постачання з огляду на вплив глобалізації на кількісні параметри світового господарства, зокрема на обсяги та географічні масштаби торгівлі, а інновацій – на оптимізацію якісних параметрів. У контексті дослідження інноваційної складової світового ринку послуг у роботі запропоновано спроектувати теоретичні основи категорії інновації на сферу послуг з транзиту енергоносіїв, яким може бути надано форм інновації товару (транзит технологічно вдосконалених або нових енергоресурсів), процесу (вдосконалення, оптимізація наявних та створення нових маршрутів транзиту енергоносіїв; використання нових способів транспортування); відкриття нових ринків шляхом диверсифікації, розширення кола країн-постачальників та споживачів; упровадження нової організаційної структури (введення та реалізація нових форм взаємодії між учасниками ринку). Унаслідок проведення огляду розвитку сфери послуг з транзиту з'ясовано необхідність розширення мережі транзитної інфраструктури у перспективі, що буде сприяти підвищенню надійності та вдосконаленню структури реалізації глобальних продуктово-інноваційних ланцюгів постачання.

РОЗДІЛ 2 ГЕОРЕГІОНАЛЬНІ ДЕТЕРМІНАНТИ РОЗВИТКУ ЕНЕРГЕТИЧНИХ ТРАНЗИТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

2.1. Гео економічна роль України як країни-транзитера на євразійському енергетичному ринку

З огляду на географічне розташування, історичні особливості та розвинену інфраструктуру Україна відіграє особливу роль на європейському та світовому енергетичному ринку, що визначається, з одного боку, статусом України як енергозалежної держави, зважаючи на недостатню забезпеченість власними первинними енергетичними ресурсами, передусім нафтою та газом; а з іншого, її розміщенням на перехресті важливих енергетичних шляхів євразійського континенту. Інтегрованість української енергетичної транзитної інфраструктури до євразійської енергетичної мережі зумовлена з'єднанням такої із системами транспортування газу Росії, Білорусі, Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії та Молдови, що уможливорює її розгляд як своєрідного «енергетичного мосту» між газо- та нафтовидобувними районами Росії і Середньої Азії й споживачами Європи.

Підкреслимо, що значення та використання національної транзитної системи для постачання енергетичних ресурсів на євразійському ринку залежить від низки внутрішніх і зовнішніх факторів, що мають і технологічну, і нетехнологічну природу. Внутрішніми факторами нетехнологічного характеру слід назвати пропускну спроможність газо- та нафтотранспортної системи, справність функціонування об'єктів інфраструктури з постачання енергетичних ресурсів; а нетехнологічними чинниками внутрішнього впливу – ефективність управління транзитною інфраструктурою профільними міністерствами та установами. Серед зовнішніх факторів, які тим чи іншим чином позначаються на експлуатації транзитної системи України, на нашу думку, варто вказати виробництво енергетичних ресурсів в основних країнах-постачальниках та попит на ці ресурси в країнах споживання, виведення нових продуктів на енергетичний ринок (скраплений природний газ, різні сорти нафти), диверсифікацію маршрутів постачання енергетичних ресурсів. Важливим нетехнологічним фактором зовнішнього впливу вважають також рівень та ефективність багатосторонньої співпраці між постачальниками, транзитерами та споживачами енергетичних ресурсів.

Енергетичні коридори євразійського ринку

Визначення гео економічної ролі України у євразійському енергетичному ланцюзі постачання розпочнемо з аналізу стану та перспектив розвитку кон'юнктури євразійського енергетичного ринку. Передусім зауважимо, що основний споживач природних вуглеводнів на досліджуваному регіональному ринку – це економічно та соціально розвинені країни

Європейського Союзу, які недостатньо забезпечені власними ресурсами, а відтак відзначаються високим рівнем енергетичної імпортової залежності, тривалий час обмеженої вузьким колом постачальників.

Для формування цілісного уявлення про енергетичну інфраструктуру Європейського Союзу як ключового споживача на євразійському ринку, що створює попит на енергетичні ресурси, доцільно виділити основні енергетичні коридори, які різняться за країною походження енергетичних ресурсів, як-от: а) Північно-Східний; б) Північно-Західний; в) Південно-Західний; г) Південно-Східний (Рис. 2.1). Такі коридори газового та нафтового постачання диференціюють за відмінними умовами та термінами поставок, проблемними питаннями і перспективами розвитку [174].

Північно-Східний коридор, яким поєднано ЄС з Росією, є визначальним зовнішнім джерелом постачання газу й нафти: імпорт газу з нього забезпечує 73% споживання в ЄС-27 (115 м³) [235]. Від родовищ на півночі Росії розроблено два найважливіші маршрути постачання газу до країн об'єднання – газопроводи «Північне Сяйво» та «Союз», експлуатація трубопровідної системи яких забезпечує постачання в північному (через Польщу) та в південно-східному напрямках (через Словаччину). Для постачання нафти використовують нафтопроводи «Дружба» та Балтійську трубопровідну систему. Саме в цьому регіоні Україна виступає одним із головних транзитерів енергетичних ресурсів.

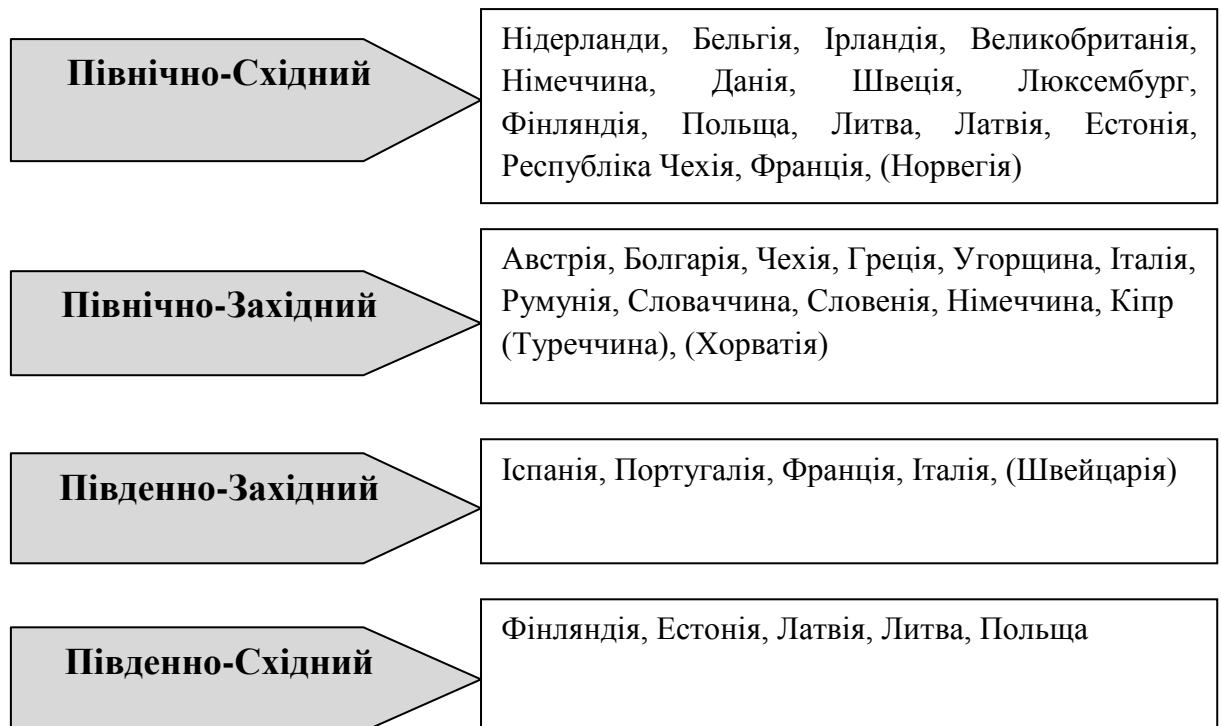


Рис. 2.1. Енергетичні коридори євразійського ринку

Джерело: складено автором за [174, с. 20; 235].

Експлуатація Північно-Західного коридору забезпечує імпорт газу з Норвегії у розмірі близько 17% споживання в ЄС-27 (90 млрд. м³) [235]. Із джерелами у Північному морі ЄС з'єднано кількома трубопроводами –

Europipe I / II, Norpipe, Zeerpipe. Деякі, як-от газопроводи Langede, Cats, Seal, Sage, Pulsar, підключено до транспортної мережі Великобританії.

Використання південно-західного коридору забезпечує постачання газу з Алжиру: трубопроводом GPDF через Марокко до Іспанії і Транссередземноморським трубопроводом до Італії. Імпорт з Алжиру становить близько 10% споживання газу в ЄС-27 (50 млрд. м³) [206, с. 23].

Південно-Східний коридор (пролягає з Кавказу, Центральної Азії, Близького Сходу через Туреччину та Чорне море), що знаходиться на стадії розроблення, визначено одним із пріоритетних для ЄС-27 напрямків: експлуатація коридору забезпечить безперебійне та надійне постачання енергетичних ресурсів, зважаючи на значний потенціал регіону щодо майбутніх обсягів постачання.

Особливості розвитку ринку природного та скрапленого газу ЄС

Пропонуємо умовно поділити країни-члени співтовариства на дві групи. Першу групу складають країни з можливістю забезпечення внутрішнього попиту на газ власним виробництвом. Йдеться про такі країни, як Норвегія, Нідерланди та Данія, що мають доступ до найбільших запасів енергетичних ресурсів у центральноєвропейському нафтогазовому басейні. Проте необхідно зауважити, що видобуток енергетичних ресурсів на континентальному шельфі у Північному та Норвезькому морях, де знаходяться 70% газових покладів Європи, дуже трудо- та капіталомісткий. Другу групу утворюють країни, які або недостатньо забезпечені внутрішніми покладами газу (Німеччина, Франція, Австрія), або зовсім не забезпечені (Фінляндія, Швейцарія, Бельгія) [138, с. 56]. Тож постає очевидною відмінність країн ЄС за рівнем їхньої енергетичної залежності від зовнішніх надходжень нафти й газу.

Таблиця 2.1

Частка споживання газу в загальній структурі споживання енергії та зростання імпоротної залежності країн ЄС (%)

Рік	Частка споживання газу в загальній структурі споживання енергії	Імпортна залежність від постачань газу
2005 р.	24, 1	41, 0
2010 р.	26, 0	48, 0
2015 р.	27, 4	60, 0
2020 р.	28, 8	68, 0
2025 р.	29, 7	71, 0
2030 р.	30, 1	74, 0

Джерело: складено автором за [179].

Значне кількісне переважання другої групи над першою дає підстави стверджувати про високий рівень імпоротної залежності на енергетичному ринку ЄС. Так, як видно з таблиці 2.1, стабільне зростання імпоротної залежності від постачань газу в ЄС-27 у 2030 році досягне рівня 74%, а попит

на газ, суттєве збільшення якого відбулося протягом останніх 50 років, сьогодні становить близько 500 млрд. м³ (таблиця 2.1).

Зазначимо, що прогноз споживання має високий рівень невизначеності (внаслідок порівняння різних сценаріїв спостережено коливання рівня споживання у діапазоні від мінус 5% до плюс 21% до 2030 року), що спричинено залежністю даних від рівня цін на газ, зростання фінансових показників і політичних пріоритетів [178; 206, с. 120]. Вагомим фактором непевності прогнозів є, також, підвищення уваги до кліматичних викликів, що зумовить інтенсифікацію процесів упровадження та використання відновлюваних джерел енергії, а відтак буде сприяти підвищенню енергоефективності. Проте навіть у сценаріях щодо використання відновлюваних джерел енергії передбачено споживання енергії в об'єднанні ЄС-27 до 2020 року приблизно на рівні показників 2010-х років.

Беручи до уваги зростаючий попит на газ в об'єднанні, слід наголосити на очікуваному зниженні видобутку газу у ЄС-27 з нинішнього показника на рівні близько 200 млрд м³ до приблизно 100 млрд. м³ газу в 2020 році [177; 195]. За вже згаданими сценаріями енергоефективності відбудеться збільшення чистого імпорту приблизно на 100 млрд. м³, що відповідає зростанню на 30% порівняно із сьогоднішніми показниками. З урахуванням мінімального десятивідсоткового приросту імпорту в 2020 році очевидним є збільшення обсягів імпорту природного газу до ЄС у майбутньому.

Таблиця 2.2

Імпорт природного газу до ЄС за джерелами постачання (млрд. м³)

Роки	Росія та країни Центральної Азії	Алжир (трубопровід)	Норвегія	Дефіцит (трубопровідного газу)	СПГ (Алжир, Лівія, Катар, Нігерія, Єгипет та ін.)
2007 р.	144,5	33	85	-	47
2015 р.	130–140	30	110	30–40	80–90
2020 р.	140–160	30 (60)*	120	60–80 (30–50)*	110–130

*У разі збільшення поставок з Алжиру за умови введення в експлуатацію новозбудованих газопроводів «Алжир – Італія», «Алжир – Іспанія».

Джерело: [109, с. 12].

Загалом прогнозовано реалізацію газових постачань ЄС до 2030 року за такими співвідношеннями: зниження експорту з Норвегії та власного виробництва до близько 200 млн. тон нафтового еквіваленту (млн. т.н.е.); зменшення частки наявних та пролонгованих імпортних контрактів з третіх країн у загальній системі імпорту з 270 млн. т.н.е. у 2015 році до 226 млн. т.н.е. у 2030 році [179]; збільшення постачання газу з нових країн-імпортерів з 50 млн. т.н.е. у 2015 році до 241 млн. т.н.е. у 2030 році, що увиразнює чітко виражений курс на диверсифікацію подальших газових постачань до країн ЄС та зростання імпортової залежності країн об'єднання, яка у 2030 році досягне майже 75% (табл. 2.1); покриття розриву між споживанням та власним виробництвом у ЄС-27, що в середньому становить 300 млрд. м³, за рахунок імпорту з Росії у розмірі 115 млрд. м³, з Норвегії – 90 млрд. м³ і з Алжиру – 50 млрд. м³.

Унаслідок аналізу даних таблиці 2.2 можна зробити висновок про зростання видобутку природного газу в Норвегії: якщо в 2007 році видобуток становив 89,7 млрд. м³ (у 1996 році – 40,9 млрд. м³), то у 2010 році – 105,6 млрд. м³. Основними імпортерами газу з Норвегії у 2010 році були Німеччина (30,2), Великобританія (26,6), Франція (14,15) [69, с. 26]. На нашу думку, така тенденція за умов зростаючого попиту на газ в об'єднанні буде сприяти незначному зниженню енергетичної імпоротної залежності країн ЄС. Як видно з таблиці 2.2, частка Росії та країн Центральної Азії у структурі імпорту природного газу до 2020 року буде залишатися стабільною з перспективою до зростання. За таких умов Україні слід продовжувати активну співпрацю з постачальниками, зокрема з Росією, країнами Центральної Азії та споживачами Європейського Союзу, задля активізації роботи національної транзитної інфраструктури у системі євразійського енергетичного ланцюга постачання.

Доцільно розглянути вплив виведення на ринок інноваційної складової у формі скрапленого природного газу (СПГ), чим у 2007 році було забезпечено 10% попиту ЄС. На сьогодні прогнозовано зростання до 2020 року обсягів постачання СПГ до ЄС у 2,5–3 рази. Так, з 2007 до 2010 року відбулося збільшення імпорту СПГ на 65%, а з 2009 року – введено в експлуатацію більше ніж 40 млрд. м³ нових потужностей, що спричинило зростання технічного забезпечення країн Європи з імпорту СПГ до 159 млрд. м³ [109, с. 10; 178].

Вибір в якості складової енергозбереження ЄС саме скрапленого природного газу зумовлений потребою диверсифікації джерел постачання, а також необхідністю надходження енергетичних ресурсів до віддалених від трубопроводів регіонів. Для задоволення зростаючого попиту на енергоносії в умовах лібералізації газового та електроенергетичного ринків Європи шляхом імпорту СПГ (особливо в Середземноморському регіоні) заплановано розміщення терміналів у Франції, Великобританії, Іспанії, Португалії, Італії та Туреччині [118, с. 87; 129].

Головними постачальниками СПГ до країн ЄС є Алжир, який здійснює експорт через транссередземноморський газопровід «Трансмед», який з'єднує місце видобутку газу з Італією, та газопровід «Магриб – Європа», що забезпечує транспортування до Іспанії територією Алжиру, Марокко, Гібралтарським проливом [224, с. 57]. Серед основних країн-імпортерів алжирського газу варто виділити Італію (24,46 млрд. м³) та Іспанію (8,62 млрд. м³) [239]. Важливими постачальниками СПГ до Європи є Катар (27,74 млрд. м³ у 2010 році), Алжир (19,06 млрд. м³) та Нігерія (15,91 млрд. м³) [69, с. 26]. Серйозні наміри щодо входження на ринок СПГ, зокрема європейський, демонструє Росія шляхом налагодження власного виробництва і розширення структури постачань енергетичних ресурсів до європейських країн [129; 230].

Вважаємо за доцільне зауважити, що зміни в ядерній енергетиці можуть вплинути на обсяги споживання енергоносіїв в Європі.

Прогнозоване закриття до 2020 року застарілих атомних енергоблоків (переважно у Німеччині) та відмова від будівництва нових потребуватиме додатково до прогнозованих ще 20–25 млрд. м³/рік природного газу [90].

У пропонованій роботі алгоритм розгляду євразійського енергетичного ринку в контексті визначення ролі національної транзитної інфраструктури передбачає врахування низки концептуальних тез, обґрунтованих вище, як-от: по-перше, спостережено та прогнозовано зростання попиту на газ, а також збільшення імпоротної енергетичної залежності країн ЄС як основних споживачів газу на євразійському ринку; по-друге, найважливішими постачальниками газу до ЄС через розвинену систему трубопроводів та відповідну інфраструктуру є Росія, Норвегія, Алжир, країни Центральної Азії, Єгипет, Лівія.

Унаслідок дослідження деяких аспектів транспортування імпортного газу до кінцевого споживача у процесі реалізації євразійського енергетичного ланцюга постачання можна зробити висновок, що у торгівлі газом близько 90% імпорту до країн ЄС здійснюють через трубопроводи, а СПГ частково представлений на ринках лише семи країн-імпортерів (Бельгія, Греція, Іспанія, Італія, Франція, Португалія, Велика Британія) і фактично одним із трьох головних постачальників (Алжир). Проте для транспортування алжирського газу залучають також розвинену трубопровідну інфраструктуру, яка складається з 25 магістральних газопроводів загальною протяжністю 13 тис. км [239].

Відтак, за умов зростаючого попиту на газ та зменшення обсягів його видобутку в країнах об'єднання можна прогнозувати, що протягом найближчих десятиліть буде збережено стійку тенденцію до зростання залежності співтовариства від імпорту природного газу. У довгостроковій перспективі – зміщення акценту на постачання газу розвиненою трубопровідною інфраструктурою та спорудами для імпорту СПГ.

Характеристика транзитної газотранспортної системи України у контексті євразійського енергетичного ланцюга постачання

З огляду на вищезазначене Україна як держава, що має розвинену газотранспортну систему та географічне розташування якої знаходиться на перехресті енергетичних шляхів, має статус країни-транзитера енергетичних ресурсів на євразійському ринку. Експлуатація національної системи газопроводів на євразійському енергетичного ринку відбувається для постачання російського газу до ЄС, що складає близько 76% загального імпорту газу з Росії [180; 190].

Шляхом аналізу загальної пропускної спроможності експортних трубопроводів на кордоні колишнього СРСР (табл. 1 Додатку Д) встановлено, що частка потужностей трубопроводів, які пролягають через територію України, складає 143 млрд. м³/рік, що становить 71% загальних експортних газопровідних потужностей колишнього СРСР. Окрім цього, навіть з урахуванням пропускних потужностей перспективної

інфраструктури з постачання газу з Російської Федерації транзитна енергетична інфраструктура України складає майже половину такої пропускної спроможності. У таблиці 2 Додатку Д наведено основні характеристики національної транзитної системи з постачання газу, аналіз яких дає підстави наголошувати на важливому значенні останньої для забезпечення надійного транспортування газу у великих обсягах. Так, як видно з таблиці 2 Додатку Д, на вході ГТС України може прийняти до 290 млрд. м³ природного газу, на виході – 178,5 млрд. м³, зокрема до країн Західної та Центральної Європи – 142,5 млрд. м³. Сьогодні трубопроводами України газ надходить до 12 країн ЄС, найбільші обсяги – до Італії (21 млрд. м³), Німеччини (19,4 млрд. м³) і Франції (9,8 млрд. м³) [105].

Унікальною технологічною ознакою газотранспортної інфраструктури України та водночас доказом високої конкурентоспроможності національної транзитної системи є мережа підземного зберігання газу, яка складається з 13 підземних сховищ газу сумарною активною місткістю 34,5 млрд. м³ та сумарною добовою продуктивністю за умови їхнього повного заповнення 250 млн. м³ [13]. Розвинена мережа газосховищ у районі проходження найважливіших транзитних газопроводів є суттєвим регулятором газопостачання, що гарантує надійність та можливість забезпечення безперебійності постачань газу на споживчий ринок Європи.

Таким чином, комплексний аналіз геоекономічної ролі України як країни-транзитера енергетичних ресурсів на євразійському ринку передбачає розгляд останньої й з точки зору інфраструктури, й у ракурсі енергетичної безпеки: наявність та ефективне функціонування розвиненої мережі трубопроводів дає змогу позиціонувати Україну як вагомий інфраструктурний суб'єкт євразійського енергетичного ринку, а використання трубопроводів у поєднанні з унікальною мережею газосховищ слід потрактувати як своєрідний гарант безперебійного та надійного постачання, що позитивно позначиться на досягненні енергетичної безпеки країн ЄС. Такі переваги, за неаявності альтернативного за конкурентними складовими маршруту постачання газу, тривалий час визначали провідні позиції України як країни-транзитера енергетичних ресурсів від найбільшого постачальника – Російської Федерації – до основного споживача – Європейського Союзу. Проте на сучасному етапі слід констатувати про поступове зменшення геоекономічної ролі України на євразійському енергетичному ринку з огляду на, з одного боку, зростання експорту з Норвегії та збільшення імпорту СПГ, з іншого, здійснення постачань газу пріоритетною для ЄС газотранспортною інфраструктурою, зокрема через Північний потік (пропускна спроможність котрого становить 55 млрд. м³), Медгаз (8 млрд. м³) і Набукко (31 млрд. м³) [71].

Слід зауважити, що для збереження статусу України як транзитної держави видається доцільним забезпечити модернізацію її газотранспортної інфраструктури та здійснювати активний діалог із Росією та Європейським Союзом з питань експлуатації національного транзитного комплексу для

забезпечення надійного постачання економічно виправданими маршрутами. Перспективним, також, визначено налагодження тісної співпраці з країнами Каспійського регіону та ЄС щодо розбудови та використання Білого потоку як альтернативного Набукко маршруту.

Для українського транзитного комплексу з перекачування газу актуальним є також питання упровадження нової організаційної структури в галузі, що зумовлено необхідністю її модернізації та наближення до європейських стандартів. Сьогодні в Україні окреслюється потреба обрання найбільш раціонального підходу до підвищення ефективності ГТС із п'яти можливих: реформування ГТС власними силами; передання ГТС у концесію; передання ГТС в оперативне управління; приватизація ГТС; будівництво нового газопроводу. За результатами експертного оцінювання Центру Разумкова, перспективною альтернативою є приватизація української ГТС, а організаційною формою залучення іноземних партнерів до реформування ГТС та подальшого ефективного її використання – створення міжнародного консорціуму [126, с. 23].

Особливості розвитку системи постачання нафти до ЄС

Розвиток нафтового ринку Європейського Союзу, як і газового, також відзначається тенденцією до зростання обсягів споживання в умовах зменшення власного видобутку нафти у Північному морі, що стає об'єктивною передумовою для зростання імпорту [41, с. 29]. Стабільне скорочення видобутку нафти Норвегією та Великою Британією спостережено з 2003 року. З огляду на це у прогнозі Європейської Комісії передбачено: до 2020 р. зростання імпорту нафти до країн ЄС на 20 млн. т за вартості \$61/барель; зменшення імпорту на 21 млн. т за вартості \$100/барель [179].

Попри те, що обсяги імпорту нафти, як і газу, є значними, очікуваним є збільшення частки імпорту в загальній структурі попиту на нафту до більш, ніж 90% у 2020 році. Це спричинено зменшенням внутрішнього виробництва цього енергетичного ресурсу до 53 млн. т.н.е. у 2020 році, що пов'язано із виснаженням власних нафтових ресурсів ЄС [178; 182].

Відповідно до одного зі сценаріїв розвитку енергетики Європейського Союзу, розробленого у 2007 році, нафта з 702 млн. т.н.е. буде, як і раніше, складати більше ніж 35% попиту на первинну енергію ЄС у 2020 році [149]. Рівень попиту на нафту в ЄС, згідно з різними сценаріями, різниться залежно від майбутніх цін на неї, але прогнозована частка імпорту становить 90% загальної структури споживання. Тобто ринок нафти Європейського Союзу, як і газу, буде зазнавати впливу зростаючого попиту та нарощення рівня імпортової залежності країн.

Щодо транспортних засобів постачання нафти до ЄС, то очевидно, що, на відміну від газового ринку, транспортування нафти трубопроводами з третіх країн до Європи буде становити лише обмежену частку загального обсягу імпорту: для перевезення більшої частини імпортової нафти (80%) використовують танкери, залізничні та автомобільні транспортні засоби, а для

постачання мешої частини (20%) – два трубопроводи: «Дружба» (для постачання нафти з Росії) та «Норпайп» (Norpipe) (для постачання нафти з Норвегії) [221]. З огляду на це можна стверджувати, що функціонування нафтопроводів з третіх країн, на сьогодні, має обмежене значення для енергозабезпечення Європейського Союзу, що негативно впливає на позиціонування України як країни-транзитера нафти. Все ж залишається важливим питання експлуатації південного відгалуження найдовшого нафтопроводу в світі (4000 км довжиною) «Дружба» (проходить територією України, де розділяється на дві гілки, одна з яких веде до Словаччини, інша – до Угорщини), а також його зв'язку з трубопроводом «Одеса – Броди», розбудова якого є перспективним проектом у ракурсі підтримання транзитного статусу України [209].

Попри те, що проектна потужність лінії «Дружба» становить 85–100 млн. т на рік, нафтопровід не використовують на повну потужність, зважаючи на, по-перше, наявність технічних несправностей, не ліквідованих через розбіжності між Литвою, Білоруссю та Росією; по-друге, зниження обсягів споживання нафти в Угорщині, Чеській Республіці та в Балканських країнах. Проте поточний рівень використання потужностей усе ж високий та складає 65–70 млн. т на рік [192].

Інший важливий трубопровід – «Норпайп» (Norpipe), довжина якого становить 354 км, а проектна пропускна спроможність – 45 млн. т на рік (реально використовується спроможність 40 млн. т на рік через обмеження потужності в точці прийому у Великобританії), проходить територією Великобританії, звідки спрямовані внутрішні постачання нафти між країнами об'єднання. Експлуатація такого важливого для Європейського Союзу маршруту не позначається негативно на позиціонуванні України як країни-транзитера на євразійському енергетичному ринку [237].

На відміну від «Норпайп» (Norpipe) конкурентним проектом, тобто таким, експлуатація якого зумовлює зниження ролі України на євразійському нафтовому ринку, є Балтійська трубопровідна система (БТС). Будівництво системи було завершено у 2001 році, а в 2006 році її потужності склали 65 млн. т, що дало змогу Росії експортувати нафту з російського порту Приморськ. Зазначимо, що через суперечку 2007 року про транзит нафти через Білорусь Росія розпочала будівництво БТС-2 у 2009 році від Унечі до Приморська з пропускною спроможністю від 50 млн. т і розширення Приморського нафтового терміналу, що буде сприяти подальшій диверсифікації нафтових експортних маршрутів з Росії [223]. Проте очікувано, що реалізація БТС-2 призведе до суттєвого збільшення руху танкерів у Балтійському морі, що створить додаткові ризики виникнення нещасних випадків і витоків в екологічно чутливих районах. Крім того, вартість нафти, перевезеної цим маршрутом, буде вищою через вищу вартість перевезення танкерами порівняно з трубопроводами. Вищевказані недоліки ускладнюють перспективи реалізації планів Росії щодо з'єднання з Євросоюзом через Балтійське море.

Незважаючи на те, що сьогодні й у перспективі проходження більшості нафтових потоків буде реалізовано через морські порти й із використанням танкерів, інтенсифікація руху танкерів викликає занепокоєння щодо негативного впливу останнього на стан навколишнього середовища у формі збільшення викидів парникових газів, погіршення якості повітря, розливу нафти і нещасних випадків. З огляду на це особливої актуальності набувають заходи з пом'якшення наслідків транспортування нафти на навколишньому середовищі у подальшому. Так, будівництво нових та оптимальне завантаження наявних трубопроводів можна розглядати серед екологічно прийнятних альтернатив з урахуванням того, що поліпшення інфраструктури нафтопроводу, підвищення надійності поставок до країн Європи забезпечить мінімізацію ризиків, пов'язаних із постачанням енергетичних ресурсів через морські порти.

За умови стабільної експлуатації нафтопроводу «Дружба» ефективним кроком на шляху нарощення транзитних інфраструктурних переваг України можна вважати участь у реалізації важливих та перспективних трубопровідних проектів Європейського Союзу з транспортування каспійської нафти. Перевага цих проектів полягає у можливості диверсифікації маршрутів та джерел постачання нафти і до країн об'єднання, і на міжнародний ринок нафти. Крім того, деякі з таких альтернативних маршрутів мають безпосереднє з'єднання із внутрішньою мережею трубопроводів ЄС. У цьому контексті слід зазначити, що лінія «Бургас – Александрополус» – це перший трубопровідний маршрут на території ЄС, контрольований російським консорціумом [208, с. 210].

Сьогодні на європейський ринок постачають близько 60% азербайджанської нафти сорту Azeri Light з ресурсів SOCAR – компанії, яка дедалі більше розширює масштаби комерційної діяльності. Інші 40% постачань припадають на ринки Канади, США, країн Східної Азії і Південної Америки [41, с. 34]. У довгостроковій перспективі європейський ринок буде залишатися для каспійської нафти одним із найбільш ємних: каспійська нафта за своїми властивостями є більш прийнятною для європейських НПЗ, та, крім того, запровадження в ЄС дедалі більш жорстких екологічних вимог до нафтопродуктів зумовлює підвищення попиту на малосірчані сорти нафти.

Зважаючи на вищеобґрунтовану перспективність європейського ринку для збуту каспійської нафти, збільшення обсягів її постачань системою Євразійського нафтотранспортного коридору (ЄАНТК) із залученням трубопроводу «Одеса – Броди», що проходить територією України, доцільно визнати економічно виправданим та перспективним інноваційним проектом, реалізація якого буде сприяти поглибленню інтеграції української транзитної інфраструктури до євразійського енергетичного ринку [91].

Нафтопровідною системою України здійснюють поставки нафти з Росії та Казахстану на нафтопереробні заводи України і прокачування її на експорт до країн Центральної і Західної Європи. У таблиці 3 Додатку Д наведено характеристику основних параметрів національної нафтотранспортної

системи: річна пропускна здатність системи на вході складає 114 млн. т, транзитні потужності на виході – 56,3 млн. т. Важлива конкурентна перевага національної транзитної системи – це спорудження морського нафтового терміналу «Південний», оснащеного резервуарним парком ємністю 200 тис. м³ та здатного приймати нафтові танкери дедвейтом 100 тис. т. За результатами фактичних обсягів перекачування нафти за 2010 рік встановлено наявність резервів пропускної спроможності нафтопроводів: на вході – 84 млн. т, на виході (транзит) – 36,2 млн. т. Рівень завантаження нафтотранспортної системи визначено як середній і становить 26% [41, с. 35].

Використання енергетичного транзитного потенціалу України

Попри те, що вигідне геополітичне розміщення, розвинена енергетична транзитна інфраструктура уможливили багаторічне позиціонування України як основної країни-транзитера енергетичних ресурсів на євразійському ринку, а відтак визначали її важливу роль у структурі енергетичного ланцюга постачання, впродовж останніх років спостережено скорочення транзиту нафти й газу територією України.

Динаміка транзитних потоків енергоносіїв територією України за роки незалежності не є однорідно зростаючою або спадною та має хвилеподібний характер. Для більш чіткого уявлення про розвиток транзиту з точки зору інноваційності спробуємо виділити чотири етапи функціонування ринку транзитних послуг в Україні. Так, для першого етапу (від 1991 р. до 1995 р.) властиве стабільне зростанням транзиту енергоносіїв територією України до Європейського Союзу. Середній обсяг транзиту нафти та газу становив 46,52 млн. т/рік та 99,54 млрд. м³/рік – відповідно.

На другому етапі (1996–2000 рр.) середній обсяг транзиту енергоносіїв територією України становив 54,0 млн. т/рік нафти та 113,56 млрд. м³/рік газу. Середній обсяг транзиту нафти впродовж третього (2001–2005 рр.) та четвертого періодів (2005–2010 рр.) складав 34,58 та 31 млн. т/рік відповідно, а газу – 113,12 та 106,2 млрд. м³/рік відповідно.

У ході дослідження було спостережено тенденцію до поступового зниження з 2001 року обсягів транзиту газу та до різкого падіння транзитних потоків нафти територією України. Так, суттєве скорочення транзиту нафти, що відбулося на другому етапі (у 2002 році), співвідносне зі зменшенням наданих послуг на 21,2 млн. т (із 48,6 млн. т у 2001 р. до 27,4 млн. т у 2002 р.). Зауважимо, що нарощення обсягів транзиту нафти впродовж 2003–2006 рр. було незначним, а тому після збільшення транзиту у 2007 році до 39,8 млн. т відбулося подальше скорочення транзитних потоків територією України до 20,1 млн. т у 2010 році.

На нашу думку, з огляду на тенденції розвитку євразійського енергетичного ринку та вищезазначені детермінанти використання транзитної інфраструктури України слід проаналізувати зміну конкурентоспроможності національної енергетичної транзитної мережі. Для

цього скористаємося формулою реально затребуваного транзитного потенціалу газо- та нафтотранспортної системи (2.1).

$$РЗТП_{г, н} = OT_{г, н} / НТП_{г, н}, \quad (2.1)$$

де РЗТП_{г, н} – реально затребуваний транзитний потенціал газо- та нафтопостачання;

OT_{г, н} – фактичні обсяги транзиту енергоносіїв територією України;

НТП_{г, н} – наявний транзитний потенціал енергопостачання (пропускна спроможність ГТС на виході).

Таблиця 2.3

**Використання енергетичного транзитного потенціалу України
(1991–2012 рр.)**

Рік	Пропускна спроможність ГТС на виході	Фактичні обсяги транзиту газу	РЗТП газу	Пропускна спроможність НТС на виході	Фактичні обсяги транзиту нафти	РЗТП нафти
1991	178,5	99,7	0,56	56,3	43,1	0,76
1992	178,5	92,9	0,52	56,3	41,1	0,73
1993	178,5	95,2	0,53	56,3	47,7	0,85
1994	178,5	99,8	0,56	56,3	50,6	0,89
1995	178,5	110,5	0,62	56,3	50,1	0,89
1996	178,5	118,0	0,66	56,3	53,4	0,95
1997	178,5	110,5	0,62	56,3	52,9	0,94
1998	178,5	114,9	0,64	56,3	53,4	0,95
1999	178,5	118,7	0,66	56,3	53,9	0,96
2000	178,5	109,3	0,61	56,3	56,3	1,00
2001	178,5	105,3	0,58	56,3	48,6	0,86
2002	178,5	106,1	0,59	56,3	27,4	0,49
2003	178,5	112,4	0,62	56,3	33,2	0,59
2004	178,5	120,3	0,67	56,3	32,4	0,57
2005	178,5	121,5	0,68	56,3	31,3	0,56
2006	178,5	113,8	0,64	56,3	33,2	0,59
2007	178,5	112,1	0,63	56,3	39,8	0,70
2008	178,5	116,9	0,65	56,3	32,8	0,58
2009	178,5	92,8	0,52	56,3	29,1	0,52
2010	178,5	95,4	0,53	56,3	20,1	0,36
2011	178,5	101,1	0,57	56,3	17,8	0,31
2012	178,5	84,2	0,47	56,3	17,2	0,30
2013	178,5	86,1	0,49	56,3	17,2	0,30
2014	178,5	62,2	0,35	56,3	15,2	0,27

Джерело: розраховано автором за даними [87; 88].

Потрібно констатувати, що скорочення фактичних обсягів транзиту нафти й газу зумовило зниження показників реально затребуваного транзитного потенціалу, що дає підстави стверджувати про неефективне використання наявного потенціалу транзитної інфраструктури України. Так, потужності газо- та нафтотранспортної систем застосовуються на 35% і 27% відповідно. Внаслідок аналізу встановлено незмінюваність транзитного потенціалу України у напрямі нарощування на фоні зниження конкурентоспроможності (затребуваності) національного транзитного

комплексу. Основною причиною зменшення обсягів транзиту енергоносіїв територією України є активна диверсифікаційна політика Російської Федерації щодо постачання газу та нафти до Європи в обхід території України. Слід відзначити скорочення з 2001 р. залежності Росії від України у сфері транзиту енергоносіїв до ЄС приблизно на 14% у результаті введення в експлуатацію газопроводу «Ямал – Західна Європа», яким російський газ постачають до Польщі та Німеччини через Білорусь.

У розрізі інноваційної теорії такі заходи Росії потрактуємо як елементи інновації процесу, спрямовані на вдосконалення та оптимізацію маршрутів транспортування енергоносіїв. До інноваційних диверсифікаційних проєктів Росії у сфері постачання нафти можна зарахувати також збільшення пропускної спроможності Балтійської трубопровідної системи; проєкт будівництва БТС-2 (пропускною спроможністю більше, ніж 16 млн. т, протяжністю більше, ніж 500 км), призначеного зв'язати нафтопровід «Дружба» з балтійськими нафтовими терміналами в Приморську та Усть-Лузі і тим самим зменшити обсяги транзиту нафти через Білорусь до України; проєкт будівництва нафтопроводу «Бургас – Александрополнос» через Болгарію і Грецію в обхід турецьких морських проток із пропускною спроможністю трубопроводу біля 35 млн. т нафти на рік [52].

Потрібно наголосити, що транзитне транспортування газу територією України в 2014 році зменшилося майже на 25%, з 86,1 млрд куб. м у 2013 році до 62,2 млрд куб. м у 2014 році. Втім, незважаючи на значне зменшення протранспортованих обсягів газу як для зовнішніх, так і для внутрішніх споживачів в 2014 році, українська ГТС залишається завантаженою на рівні іспанської Enagbs або французької TIGF.

Загалом, потрібно констатувати, що хоч на сучасному етапі газо- та нафтотранспортна система України має потужні конкурентні переваги щодо інфраструктурної складової та аспектів енергетичної безпеки, заповнення та використання національних транзитних потужностей є недостатнім.

SWOT-аналіз енергетичної транзитної інфраструктури України

За допомогою матриці SWOT-аналізу спробуємо визначити слабкі та сильні сторони транзитних позицій України на євразійському енергетичному ринку (рис. 2.3).

Як видно із запропонованої матриці, Україна має реальні можливості зберегти високий рівень використання своїх транзитних потужностей та у майбутньому збільшити обсяги транспортування енергоносіїв власною територією, забезпечувати надійне та безперебійне постачання енергетичних ресурсів, розширити ринки постачання нафти й газу. Так, у сфері газопостачання перспективними є, з одного боку, реалізація технологічних інновацій, пов'язаних із модернізацією національної ГТС, спрямованих на оптимізацію та підвищення ефективності її роботи; з іншого, просування та розбудова Білого потоку як альтернативи Набукко, що буде забезпечувати

постачання каспійського газу до ЄС. У сфері постачання нафти важливим є подальше підтримання та відстоювання національних інтересів щодо роботи нафтопроводу «Одеса – Броди» в аверсному режимі та його розбудови.

<p style="text-align: center;">Сильні сторони</p> <ul style="list-style-type: none"> – вигідне географічне розташування на перетині енергетичних потоків та статус надійного «транзитного мосту»; – розвинена інфраструктура з постачання енергоносіїв (трубопровідна мережа та унікальна система підземних сховищ газу); – здатність інфраструктури забезпечувати надійне та безперебійне постачання енергоносіїв у великих обсягах. 	<p style="text-align: center;">Слабкі сторони</p> <ul style="list-style-type: none"> – висока залежність обсягів транзиту від одного постачальника; – активна політика Російської Федерації щодо реалізації маршрутів транспортування газу в обхід території України; – нестача фінансування для модернізації та розвитку національної інфраструктури з транзиту; – недосконалість договірних відносин щодо обсягів та умов транзиту.
<p style="text-align: center;">Загрози</p> <ul style="list-style-type: none"> – розвиток інфраструктури з постачання енергоносіїв в обхід території України; – посилення конкуренції між країнами-транзитерами щодо участі у перспективних диверсифікаційних проектах. 	<p style="text-align: center;">Можливості</p> <ul style="list-style-type: none"> – надійне та безперебійне постачання енергетичних ресурсів шляхом використання наявної та перспективної транзитної інфраструктури; – збільшення обсягів транзиту енергоносіїв шляхом розширення джерел постачання нафти й газу.

Рис. 2.3. Матриця SWOT-аналізу енергетичної транзитної інфраструктури України

Джерело: розробка автора.

Утім, перспективи використання національних транзитних потужностей ускладнені дією і внутрішніх, і зовнішніх чинників. Серед зовнішніх варто назвати такі: активне впровадження інноваційно-диверсифікаційних проектів з постачання енергоресурсів в обхід території України; активізація Туреччини, Румунії, Болгарії у сфері транзиту. Найбільш вагомими внутрішніми загрозами детерміновані нестачею фінансування модернізації транзитної інфраструктури України та нестабільністю у співпраці з основними країнами-постачальниками енергоресурсів до ЄС.

Проте за умови інтенсифікації співпраці України зі споживачами та країнами-постачальниками, вдосконалення нормативно-правового і договірного забезпечення транзиту енергоносіїв територією України, підтримання та участі у диверсифікаційних інфраструктурних проектах Європейського Союзу значення національної енергетичної транзитної системи для євразійського ринку буде посилюватися.

Відзначимо, що надмірна залежність української газо- та нафтотранспортної транзитної системи від енергетичної політики Росії

зумовлює чутливість транзитних потоків, які пролягають територією України, що негативно впливає на подальший розвиток національних транзитних конкурентних переваг. Водночас варто підкреслити наявність об'єктивних передумов активного залучення транзитної інфраструктури України до реалізації інноваційних проектів Європейського Союзу, як, наприклад, виведення на ринок нових постачальників нафти та газу, зокрема серед країн Каспійського регіону (Азербайджан, Казахстан, Туркменістан), що дасть змогу не лише гарантувати заповненість національних транзитних нафтотранспортних магістралей, а й суттєво посилити роль України як держави-транзитера, забезпечити активізацію участі країни в системі георегіонального ланцюга постачання енергоресурсів та сприяти розвитку транзитного потенціалу на основі застосування інноваційних методів.

Очевидно, що транспортна інфраструктура, зокрема нафто- і газопроводи, відіграє важливу роль у зв'язках взаємозалежності між суб'єктами енергетичного ланцюга постачання на євразійському ринку. Розроблені на сьогодні та проєктовані диверсифікаційні маршрути постачання нафти є предметом політичного й економічного діалогу на міждержавному рівні, що потенційно становить загрозу для ефективності їхньої реалізації. Вдосконалення системи енергетичного ланцюга постачань євразійського енергетичного ринку на основі реалізації диверсифікаційних проєктів слугуватиме детермінантом створення інноваційних, гнучких, надійних зв'язків між учасниками ринку.

2.2. Транзитна система України як структурна ланка продуктово-інноваційного ланцюга постачання енергоресурсів на євразійському ринку

Вивчення основних етапів переміщення енергетичних ресурсів від виробника до кінцевого споживача, представлене у першому розділі роботи, дало змогу теоретично обґрунтувати наявність тісних взаємозалежностей між учасниками продуктово-інноваційного ланцюга постачання. Пропонуємо схематично зобразити ланцюг постачання енергоносіїв на євразійському ринку з виокремленням суб'єктів, що перебувають у взаємодії на різних етапах переміщення нафти й газу (рис. 2.4).

Слід зауважити, що розширення кола експортерів до Європейського Союзу призводить до збільшення переліку країн-транзитерів енергетичних ресурсів, що створює передумови та увиразнює необхідність вдосконалення транзитної інфраструктури України для забезпечення її конкурентних переваг. У цьому контексті, на нашу думку, співпраця України з учасниками ланцюга постачання з питань співробітництва у сфері передання енергетичних ресурсів є ключовою передумовою подальшого розвитку транзитних послуг в Україні.

На основі запропонованої схеми з урахуванням викладеної у першому розділі методики адаптації категорії «інновація» за Шумпетером до сфери

постачання енергоносіїв зміни, що відбуваються у процесі розвитку євразійського енергетичного ринку, зокрема проекти з диверсифікації постачальників, маршрутів транспортування, вдосконалення та введення нових енергетичних ресурсів, можна розглядати як інноваційні. З огляду на це доцільно схематично зобразити інноваційний сегмент євразійського енергетичного ринку за такими напрямками: енергетичний продукт, джерело постачання, маршрути постачання (Додаток Е).

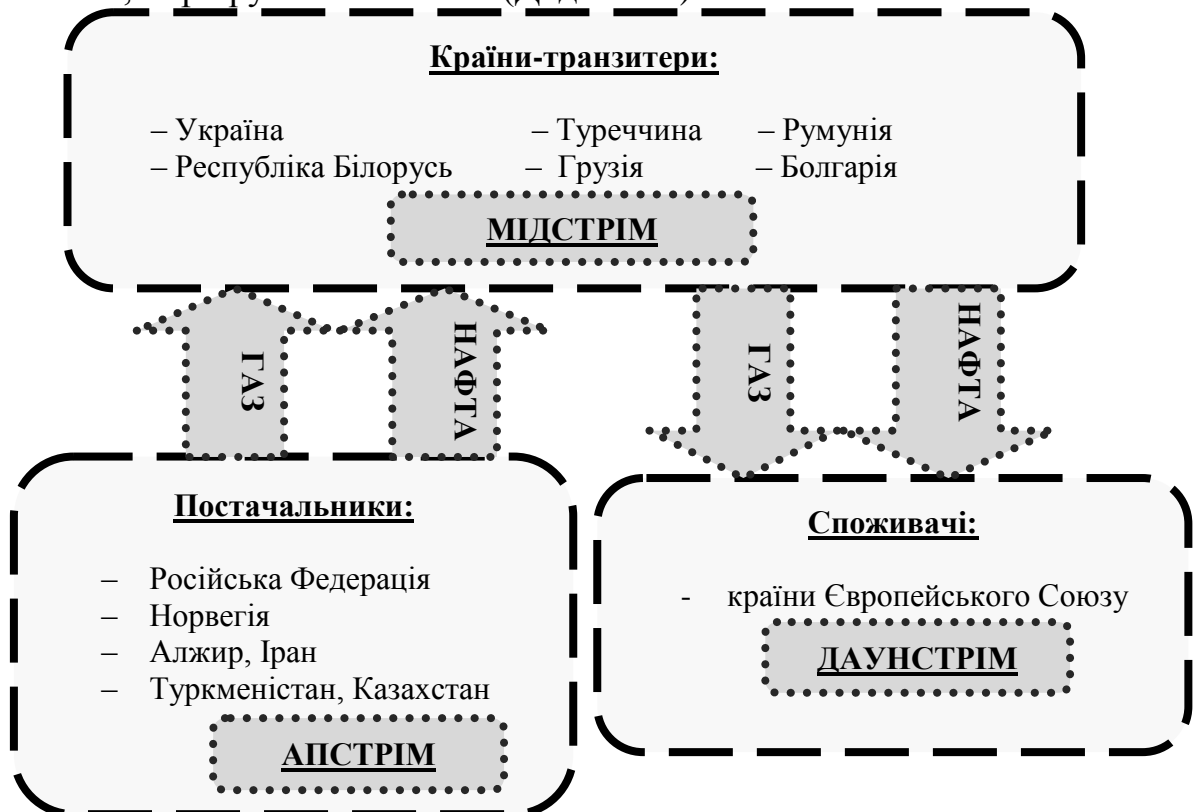


Рис. 2.4. Євразійський ланцюг постачання енергетичних ресурсів

Джерело: складено автором.

Для аналізу впливу інноваційних диверсифікаційних процесів у структурі євразійського ланцюга постачання на транзитні послуги України пропонуємо скористатися методикою п'яти сил Майкла Портера за такими факторними напрямками: загроза появи продуктів-замінників; загроза появи нових гравців на ринку; ринкова влада постачальників та споживачів, рівень конкурентної боротьби [104, с. 53]. Варто більш детально схарактеризувати кожен фактор у системі енергетичних потоків на євразійському ринку.

Загроза появи продуктів-замінників на євразійському енергетичному ринку

Аналіз загрози появи продуктів-замінників розглядаємо на основі вивчення практики застосування традиційних та перспективи вживання альтернативних енергетичних ресурсів, що може зумовити суттєве зниження частки транспортування енергетичних ресурсів трубопроводами. Нафту й газ тривалий час визначали, зважаючи на їхню практично незамінність, єдиними енергетичними ресурсами. Проте у XXI ст., з огляду на потребу екологічного розвитку світової економіки, набули активного розвитку та значного

поширення у світі альтернативні джерела енергії, наприклад, біопалива. Втім, говорити про можливість шляхом застосування альтернативних джерел енергії витіснити газ та нафту з міжнародної торгівлі недоречно.

Перспективним шляхом диверсифікації енергетичних ресурсів та країн їхнього надходження є перехід до використання скрапленого природного газу (СПГ), активізація чого триває впродовж останніх років. До 2020 року «двигунами» зростання попиту на СПГ будуть, очевидно, країни Європи та Північно-Східної Азії. Прогнозованим є зростання у 2010–2020 рр. попиту на СПГ у Європі на 50–70 млрд. м³ [257]. Переваги постачання СПГ полягають в альтернативності та легкості шляхів постачання, можливості за допомогою морського транспорту постачати газ з Каспійського регіону, Близького Сходу та Північної Африки. Перспективною видається можливість постачання СПГ з Ірану, в якому швидкими темпами проходить будівництво чотирьох заводів зрідження природного газу. Крім того, СПГ продають за спотовими контрактами: ціна на газ за спотом значно менша, ніж за довгостроковими контрактами на трубопровідний газ [56, с. 35].

Постачання скрапленого газу до Європи передбачає необхідність створення та ефективного функціонування відповідної інфраструктури з його перероблення та транспортування. Такі роботи вже тривають у Європі: 2010 року лише у країнах Європи проходило будівництво СПГ-терміналів проектною потужністю понад 60 млрд. м³ [233]. Попри перспективність СПГ, у загальній структурі попиту на газ у ЄС скраплений природний газ у 2030 році буде складати 31,8%, а споживання трубопровідного газу – 68,2% [116]. Очевидно, що, незважаючи на зростання обсягів використання СПГ у Європейському Союзі, попит на трубопровідний газ буде залишатися достатньо великим та потребуватиме відповідної інфраструктури для забезпечення надійності постачань.

Варто відзначити про наявність в Україні напрацювань з реалізації проектів щодо перекачування скрапленого природного газу. Так, НАК «Нафтогаз України» висунула пропозицію стосовно будівництва регазифікаційної установки на Чорноморському узбережжі для імпорту СПГ з Лівії, Єгипту та інших країн. У січні 2006 року було оголошено про завершення техніко-економічного обґрунтування терміналу в порту Південний з початковою потужністю 10 млрд. м³/рік, вартістю – 3 млрд. дол. [94]. Проте доки система постачань СПГ у Чорноморсько-Каспійському регіоні не буде більш вигідною, порівняно з трубопровідною, залучення значних обсягів інвестицій видається проблематичним.

Загроза появи нових гравців на євразійському енергетичному ринку та аналіз ринкової влади постачальників та споживачів

Розглянемо наступний фактор методики – аналіз загрози появи нових гравців на ринку. Так, поява нових постачальників енергетичних ресурсів та розширення споживчого ринку варто вважати вигідним для України за умови проходження енергетичних потоків її територією. Основні загрози для

України полягають у можливому загостренні конкуренції з тими країнами, транзитні системи яких більш рентабельні та економічно ефективні щодо транспортування енергоносіїв з перспективних джерел постачання.

Аналіз ринкової влади постачальників енергоносіїв розглядаємо шляхом порівняння експортних потужностей і перспектив розвитку газо- та нафтовидобувної сфери таких країн, як Росія, Туркменістан, Азербайджан, Казахстан. Саме ці країни, на нашу думку, є важливими потенційними експортерами енергоносіїв на європейський ринок, що здійснюють або можуть здійснювати транспортування територією України.

Основним постачальником енергоресурсів до Європейського Союзу залишається Російська Федерація, яка більшу частину нафти й газу все ще перекачує територією України з використанням національної транзитної інфраструктури. Сьогодні Росія займає перше місце у світі за запасами природного газу та восьме за запасами нафти, що детермінує енергетичну залежність ринків багатьох країн, зокрема Європейського Союзу, від постачання російських ресурсів. Нафтовий потенціал Росії складає близько 13% світових розвіданих запасів: понад 2270 нафтових, нафтогазових і нафтоконденсатних родовищ, 1223 з яких – у стані розробки [122; 185]. Згідно з енергетичною стратегією РФ до 2030 року заплановано збільшення видобутку нафти до 530–535 млн. т на рік та збільшення експорту нафти, зокрема нафтопродуктів, до 329 млн. т. До 2015 р. заплановано довести обсяги видобутку газу до 690 млрд. м³, у 2020 р. – до 770 млрд., а в 2025 р. – до 800 млрд. м³. Загалом приріст видобутку нафти з 2005 до 2030 року буде становити 100 млн. т, відповідний показник для газу – 209,2 млрд. м³ [192; 39].

Актуальним щодо забезпечення енергетичної безпеки ЄС у наступні роки, а також для збереження статусу України як «транзитного мосту» в регіоні є вихід на енергетичний ринок нових перспективних гравців. Йдеться, наприклад, про Туркменістан, який має великі запаси природного газу та нафти, що дає підстави вважати його одним із важливих експортерів паливних ресурсів. У Туркменістані відкрито 149 газових та газоконденсатних родовищ із запасами 4970768 млн. м³, зокрема 139 родовищ на суші та 10 – на Каспійському шельфі [182]. На сьогодні розвідані запаси та видобуток вуглеводнів складає приблизно 25% від загальної кількості запасів, тож продовження геологорозвідувальних робіт постає як достатньо перспективне. Розвиток нафтогазової галузі країни на найближче десятиліття пов'язують з активним освоєнням шельфу Каспійського моря. За даними пошуково-розвідувальних робіт, в інтервалі глибин 2000–7000 метрів зосереджено значні запаси вуглеводневих ресурсів – 12 млрд. т нафти та 2,6 трлн. м³ газу, що становить більше половини запасів нафти та близько однієї четвертої запасів природного газу Туркменістану [234]. Прогнозовано нарощення видобутку газу в Туркменістані на 15 млрд. м³/рік з 2015 до 2020 років та збільшення у перспективі видобутку на 75 млрд. м³/рік упродовж 10 наступних років. За умов поступового збільшення внутрішнього споживання

буде відбуватися стабільне зростання експорту туркменського газу до 200 млрд. м³/рік у 2030 році [181].

Перспективними постачальниками енергетичних ресурсів на європейський енергетичний ринок є Азербайджан та Казахстан. За попередніми даними, загальні запаси нафти в Азербайджані становлять близько 4 млрд. т, природного газу – близько 2,5 трлн. м³. Перспективні та прогнозовані ресурси нафти на території Азербайджану (і морських, і 14 сухопутних родовищ) оцінено в 3,5 млрд. т. За іншими даними, розвідані запаси Каспійського шельфу становлять в Азербайджані 2,3 млрд. т, а невідкриті (прогнозовані) – 3 млрд. т нафти [147].

За офіційними даними, в Казахстані відкрито 160 родовищ нафти. Геологи оцінюють запаси нафти на території країни приблизно в 2,1 млрд. т і газового конденсату – в 0,7 млрд. т. За прогнозами Міністерства енергетики Казахстану, до 2015 р. об'єми видобутку нафти буде збільшено до 100 млн. т, а велику її частину – призначено для експорту. Значно збільшити видобуток нафти в Казахстані заплановано за рахунок Тенгизького, а також Карачаганакського родовищ – одного з найбільших у світі за запасами нафти (1,2 млрд. т) та газу (1,35 трлн. м³) [182; 208]. Варто відзначити, що Україна веде активний діалог із вищеназваними країнами з питань транзиту її територією нафти й газу. Ведення згаданого діалогу супроводжується підтримкою з боку Європейського Союзу.

Аналіз наступного фактора моделі п'яти сил Портера передбачає визначення ринкової влади споживачів, що ґрунтується на характеристиці енергетичної залежності країн Європейського Союзу та розвитку інноваційних проектів з диверсифікації кола постачальників енергоресурсів.

Як було зазначено, економічно та соціально розвинені країни Європейського Союзу є значними споживачами природних вуглеводнів на фоні недостатньої забезпеченості власними ресурсами. У світовій практиці прийнято вважати, що залежність на рівні більше, ніж 30% поставок палива від одного постачальника зумовлює ризик економічного чи навіть політичного диктату з його боку. Тому країни ЄС, до яких на сьогодні надходить більше 90% російських експортних енергоресурсів, змушені помітно активізувати свій діалог з іншими країнами-експортерами нафти та газу, зокрема Каспійського регіону, для забезпечення прямого доступу до їхніх енергетичних ресурсів в обхід Росії.

За підрахунками Євросоюзу, Каспійський регіон може забезпечити 15% потреб ЄС у газі до 2020-го року [158]. Прямий доступ до газових запасів Центральної Азії, що уможливить диверсифікацію постачань енергоресурсів, давно визнано одним із найважливіших питань європейської енергетичної політики. На сучасному етапі більшість блакитного палива регіону скуповує Росія, яка намагається зберегти статус країни-монополіста щодо вироблення та транспортування енергоресурсів шляхом активного розвитку власних маршрутів постачання каспійської нафти та газу. З огляду на це за умови інноваційного розвитку транзитних потужностей Україна буде мати змогу не

лише зберегти, але й посилити свої позиції як країни-транзитера енергоносіїв.

Аналіз рівня конкурентної боротьби серед країн-транзитерів енергетичних ресурсів

Останній фактор моделі Портера передбачає аналіз рівня конкурентної боротьби серед країн-транзитерів енергетичних ресурсів. Так, з точки зору конкурентної боротьби України з іншими країнами-транзитерами енергоносіїв варто особливо наголосити на загрозі втрати нею своїх позицій через Туреччину, Румунію, Болгарію, Грузію, а також на активній розбудові нафто- та газопроводів в обхід території України, ініційованих насамперед Російською Федерацією.

Спробуємо провести компаративний аналіз основних газо- та нафтотранспортних систем окремих країн-транзитерів. Як представлено у таблиці 2.4, Україна займає п'яте місце у світі за довжиною та структурою трубопровідної системи, суттєво випереджаючи за цими показниками країни-конкуренти у сфері транзиту нафти й газу.

Вважаємо за доцільне проаналізувати питання визначення тарифів на транзит енергоносіїв з огляду на значні відмінності щодо його трактування і вирішення в різних країнах. Слід зазначити, що ні в Енергетичній Хартії, ні в додатковому Протоколі з Транзиту конкретно не регламентовано методики встановлення транзитних тарифів. Відтак, спостережено індивідуальне розроблення сторонами енергетичного ринку методик, що, з одного боку, найбільш вигідні для їхніх транспортних та транзитних систем, а з іншого, відповідають принципам прозорості та недискримінаційності [43].

З ініціативи Секретаріату Енергетичної Хартії було проведено вивчення аспектів проблеми побудови методик розрахунку тарифів та їхніх розмірів, тарифних домовленостей, застосованих у наявних та нових газотранспортних системах країн-учасниць Енергетичної Хартії. Відповідно до положень, викладених у Договорі, транзитні тарифи на транспортування газу можна розділити на такі категорії: дистанційні тарифи за потужністю (Австрія, Бельгія, Німеччина); дистанційні товарні тарифи (Білорусь, Болгарія, Польща, Україна); тарифи на вході/виході (Німеччина, Словаччина, Великобританія); державні збори (Грузія, Марокко, Туніс) [117; 209].

У ході дослідження, виконаного Секретаріатом, визначено домінування методики розрахунку тарифу за відстанню транспортування, яка складається з двох підвидів – тарифів за потужністю та товарних тарифів. Загалом актуальність та нагальність для вирішення проблеми формування цілісної системи порівняльної характеристики тарифної складової детермінована неможливістю співставлення тарифів, розрахованих за різними методиками. Так, наприклад, не можна співставляти тарифи на вході/виході з дистанційними тарифами, оскільки стосовно першого відстань не відіграє ніякої ролі в розрахунку, натомість враховують діаметр та тиск у трубопроводі. Крім урахування відмінностей тарифів, зумовлених

використанням різних тарифних методик, важливими є урахування також технічних параметрів (діаметрів трубопроводів, тиску), географічних умов та економічних факторів (амортизації системи, цінової різниці на сталь, коливання валютних курсів, рівня норм прибутку залежно від рівня ризиків) [64].

Таблиця 2.4

**Порівняння країн за довжиною та структурою
трубопровідної транзитної системи**

Місце у світі	Країна	Загальна довжина трубопроводів, км	Структура за транспортованим продуктом
5	Україна	45725	газ 37000 км, нафта 4514 км, нафтопродукти 4211 км
28	Туреччина	11147	газ 7511 км, нафта 3636 км
34	Білорусь	8508	газ 5250 км, нафта 1528 км, нафтопродукти 1730 км
42	Румунія	6098	газ 3674 км, нафта 2424 км
44	Угорщина	5722	газ 4397 км, нафта 990 км, нафтопродукти 335 км
57	Болгарія	2995	газ 2500 км, нафта 339 км, нафтопродукти 156 км
59	Грузія	2844	газ 1591 км, нафта 1253 км

Джерело: складено автором за [172; 149; 213].

За результатами вищезгаданого дослідження встановлено, що транзитні тарифи в країнах СНД загалом суттєво нижчі, ніж майже всі тарифи на транзит, які використовують в країнах ЄС. Для ґрунтового аналізу заданої тарифної проблематики вважаємо за доцільне порівняти транзитні тарифи, розраховані за однаковою методикою й актуальні для України.

Таблиця 2.5

Тарифи на транспортування газу з урахуванням діаметра трубопроводів

Країна	Тариф €/м ³ /ч/г	Діаметр трубопроводу (дюйми)
Болгарія	43	більше 36
Україна	28	більше 36
Польща (Ямал)	26	більше 36 (56)
Білорусь (Ямал)	19	більше 36
Білорусь (Північне Сяйво)	12	більше 36

Джерело: складено автором за [117].

У Договорі Економічної Хартії визначено тариф на експлуатацію типового транзитного газопроводу діаметром 56 дюймів у розмірі 1,6 \$/1000 м³/100 км, діаметром 36 дюймів – 3,3 \$/1000 м³/100 км. Детальну характеристику тарифів з урахуванням діаметра трубопроводу подано у таблиці 2.5.

Таблиця 2.6

Нафтові транзитні тарифи

Країна	Транзитний тариф \$/млн. т	Відстань, км	\$/100 т/ км.
Білорусь (Росія – Україна), «Дружба», 720 / 720 мм	2, 51	245	1, 02
Білорусь (Росія – Польща), «Дружба», 630 / 820 мм	5, 84	624	0, 94
Україна (Білорусь – Словаччина), «Дружба», 530 / 720 мм	10, 14	684	1, 48
Україна (кордон – «Одеса – Броди»), 720 / 1020 мм	8, 50	1039	0, 82
Польща «Дружба», 630 / 820 мм	-	660	0, 90
Словаччина «Дружба» до Республіки Чехія, 720 / 530 мм	7, 39	444	1, 66
Словаччина «Дружба» до Угорщини, 400 мм	5, 32	280	1, 9
Чеська Республіка «Дружба», 530 мм	5, 23	357	1, 46
Туреччина, Кірчук – Джейхан, 1,168 / 1,016 мм	7, 30	656	1, 11
«Каспійський трубопровідний консорціум» (Казахстан – Росія), 1016 мм	38, 00	1511	2, 51
«Балтійська трубопровідна система» для третіх країн, 1,168 – 1, 016 мм	55, 0	1776	3, 10
«Балтійська трубопровідна система» для учасників, 1,168 – 1, 016 мм	33, 0	1776	1, 86
«Баку – Супса», 530 мм	10, 70	827	1, 29
Нафтові транзитні тарифи для каспійської нафти			
«Дружба» до Словаччини (діаметр – 530 / 720мм)	10, 14	684	1, 48
Кордон – Броди – Одеса (діаметр – 1020мм)	8, 50	1036	0, 82

Джерело: складено автором за [151].

Дистанційні товарні тарифи для транзиту газу у країнах, де їх застосовують, є такими: Білорусь – 0,75 \$/1000 м³/100 км для українського транзиту та 0,46 \$/1000 м³/100 км для транзиту трубопроводом «Ямал»; Болгарія – 1,66 \$/1000 м³/100 км; Чеська Республіка – 2,9 \$/1000 м³/100 км; Польща – 2,74 \$/1000 м³/100 км, до 2016 р. – 1,00 \$/1000 м³/100 км; Україна – 1,09 \$/1000 м³/100 км [117]. Рівень тарифів на транспортування газу територією України практично не відрізняється від прийнятого в Польщі та є значно нижчим, ніж у Болгарії (на 15 €/м³/ч/г). Водночас порівняно з українським, білоруський тариф на перекачування газу є нижчим.

Щодо транзитних тарифів на постачання нафти (табл. 2.6), то Україна пропонує суттєво нижчі тарифні ставки за умов транзиту нафти трубопроводами «Дружба» та «Одеса – Броди» порівняно з такими нафтопроводами, як «Каспійський трубопровідний консорціум», «Балтійська трубопровідна система», «Баку – Супса».

Характеристика енергетичної транзитної інфраструктури Болгарії

Попри те, що раніше в роботі було наведено основні параметри національної транзитної інфраструктури, вважаємо за доцільне зіставити транзитні системи таких країн, як Україна, Болгарія, Грузія та Туреччина, у площині не лише технічних інфраструктурних аспектів, але й управлінської складової.

Так, енергетичний сектор Болгарії є порівняно невеликим за світовими параметрами, але стратегічно важливим для промислової системи, економіки і національної безпеки країни. Хоча частка приватного сектора в болгарській енергетичній системі зазнає неухильного зростання, остання, як і раніше, знаходиться під контролем держави [249]. Імпорт та транзит вуглеводнів у Болгарії, як і в Україні, характеризується високою залежністю від одного джерела постачання: Болгарія імпортує майже весь свій газ через один трубопровід від Росії. Тобто «Газпром» (через посередників) виступає єдиним постачальником газу для імпорту та транзиту для Болгарії. У цьому контексті відзначаємо фізичну віддаленість інфраструктури імпорту та транзитних трубопровідних систем: транзитна система призначена для передавання газу з Росії та нез'єднана з національною трубопровідною системою транспортування газу. Відповідно до чинних договорів Болгарія зобов'язана здійснювати транзит до 17 млрд. м³ газу щорічно до Туреччини, Греції та Македонії, що у шість разів більше, ніж увесь внутрішній попит на газ у 2010 році. У відсотковому співвідношенні обсяги транзиту природного газу у 2011 році мають такий вигляд: 80% – Туреччина, 19% – Греція, 1% – Македонія [249]. Слід зауважити, що в газотранспортній системі країни передбачено можливість постачання також і до Румунії.

Газотранспортна система Болгарії, якою управляє і має у власності Булгартрансгаз EAD (Bulgartransgaz EAD), складається з: – газотранспортної мережі для забезпечення внутрішнього споживання, зокрема газопроводів високого тиску (1,700 км), трьох компресорних станцій (загальною потужністю 49 МВт), 68 станцій для зниження тиску газу і 8 газовимірювальних станцій; – газотранспортної мережі для транзиту природного газу, зокрема транзитних трубопроводів (945 км) і 6 компресорних станцій (загальною потужністю 214 МВт); – підземного сховища газу «Чирен» (Chiren) й однієї компресорної станції (загальною потужністю 10 МВт) [154].

Претендування Болгарії на роль ключового учасника євразійських енерготранзитів зумовлене її участю в перспективних проектах, як-от: нафтопровід «Бургаз – Александрополус» (конкурент нафтопроводу «Одеса – Броди») та Трансбалканський нафтопровід «Бургаз (Болгарія) – Влер (Албанія)». Участь у проекті «Бургаз – Александрополус» забезпечує використання Болгарією свого транзитного потенціалу для укріплення власних економічних позицій у регіоні. Трубопроводом російську нафту будуть постачати танкерами з порту Новоросійськ до болгарського порту Бургаз та нафтопроводом – до грецького Александрополуса. Початкова пропускна здатність нафтогону «Бургаз-Александрополус» – 35 млн. т нафти з можливістю подальшого збільшення до 50 млн. т. Президентом Росії та Казахстану було підписано домовленості про збільшення транзитних можливостей Каспійського трубопровідного консорціуму, яким з'єднано родовище Західного Казахстану (Тенгіз, Карачаганак) із російським

терміналом «Південна Озеріївка» біля Новоросійська, що дає змогу наповнити нафтопровід «Бургаз-Александрополус» казахською нафтою.

Використання транзитних потужностей Румунії для транспортування каспійської нафти до Європи забезпечено її участю у проєктах «Констанца (Румунія) – Трієст (Італія)» та «Констанца (Румунія) – Панчево (Сербія) – Омишаль (Хорватія)» [153]. Реалізація названих проєктів уможливить укріплення позицій Румунії як країни-транзитера, яка може набути ваги основного елемента нової структури трубопроводів у регіоні.

Зазначимо, що в липні 2009 р. Болгарія та Румунія приєдналися до проєкту «Набукко» шляхом підписання багатосторонньої (разом з Австрією та Угорщиною) угоди. Одночасно Болгарія призупинила участь у російському проєкті «Південний потік», підтримавши таким чином європейський диверсифікаційний проєкт.

За рішенням болгарського уряду, транзитні збори утримує Булгартрансгаз ЕАД, хоча транзитні контракти укладено між Газпромом (Росія) та Булгаргаз ЕАД (Болгарія). В грудні 2006 року відповідно до Меморандуму між Газпромом і Булгаргаз ЕАД було продовжено до 2030 року термін дії контракту на транзит природного газу з Росії через Болгарію до третіх країн. Контрактом передбачено обсяги транзиту в розмірі 17,8 млрд. м³ на рік з можливістю збільшення ще на 5 млрд. м³ на рік [153]. Слід додати, що і Булгаргаз ЕАД, і Булгартрансгаз ЕАД – це структурні компоненти Болгарського енергетичного холдингу ЕАД (ВЕН), що є стовідсотково державною акціонерною компанією, до складу якої також входять всі інші державні компанії енергетичного сектора [154].

Офіційна інформація щодо тарифів на транзит газу через Болгарію є конфіденційною. Крім цього, дані про податки та збори від транзиту природного газу не можна розмежувати у системі податків та зборів з усіма іншими ліцензованими видами діяльності Булгартрансгазу. Доходи від транзиту газу отримує безпосередньо Булгартрансгаз, який після всіх витрат сплачує 10% податку на прибуток до державного бюджету. Інша частина коштів надходить до Болгарського енергетичного холдингу (ВЕН), який сплачує дивіденди та ПДВ до державного бюджету. Відтак, очевидним постає те, що фінансові потоки тільки від транзиту газу не може бути відокремлено від інших доходів ВЕН, а частку державних доходів від транзиту газу в загальній структурі надходжень визначити не вдалося [188].

Транзитна інфраструктура Болгарії подібна до української, зважаючи на такі аспекти: висока залежність обсягів транспортування енергоносіїв від одного постачальника (Російської Федерації); схожа організаційна структура (наявність операторів, що безпосередньо регулюють транспортування енергетичних ресурсів, які є структурними компонентами державної акціонерної компанії); здійснення транзиту відповідно до умов контрактів з постачальником, де чітко регламентовано обсяги, обов'язкові для транспортування. Водночас перевага транзитної мережі України полягає у

кращій розвиненості інфраструктурної складової, зокрема щодо функціонування компресорних станцій та підземних сховищ газу.

Характеристика енергетичної транзитної інфраструктури Туреччини

У розрізі функціонування євразійського енергетичного ланцюга постачання важливою країною, що претендує на роль регіонального енергетичного центра через вигідне стратегічне розташування на перетині енергетичних шляхів Росії, Європи, Центральної Азії та Близького Сходу є Туреччина. Останню розглядаємо і як одного з найбільш швидкозростаючих споживачів енергії між західними країнами у середньо- і довгостроковій перспективі. Країна майже повністю покриває національне споживання природного газу і нафти шляхом їхнього імпорту із сусідніх країн, а саме з Азербайджану, Іраку, Ірану та Росії [252].

До переліку ключових учасників енергетичного сектора Туреччини належать: Petroleum Pipeline Corporation (BOTAS): державна трубопровідна компанія, що займається продажем та транспортуванням газу; Turkish Petroleum Corporation (TPAO): державна нафтова компанія, що працює у сфері розвідки і видобутку; Міністерство енергетики і природних ресурсів: створює та здійснює енергетичну політику в питаннях співпраці з пов'язаними установами та відповідними державними і приватними організаціями; Рада з регулювання енергетичного ринку (Energy Market Regulatory Authority, EPDK): від початку створена як незалежний орган з регулювання ринку електроенергії та згодом розширена на весь енергетичний сектор. Після ринкових реформ 2001 року трубопровідна компанія «Боташ» (BOTAS), яка користувалася монополією на контроль ринку природного газу в Туреччині, знизилася свою частку на ринку до 20%.

Попри розвиток диверсифікаційних маршрутів власною територією задля зменшення залежності від російських енергоносіїв (яка сьогодні складає близько 65% від загальної кількості споживання), Туреччина активно співпрацює з Росією у площині реалізації вигідних економічних проектів. Зокрема, в серпні 2009 р. між Анкарою та Москвою було підписано низку домовленостей щодо співробітництва в енергетичній сфері. Туреччина дала російському газовому монополісту «Газпрому» право на використання своїх територіальних вод у Чорному морі для прокладання газопроводу «Південний потік» в обхід України. У відповідь Росія пообіцяла підтримати турецький проект нафтопроводу від чорноморського порту Самсун до Джейхана на Середземному морі.

Реальний транзитний потенціал Туреччини досить потужний: представлений газопроводами «Баку – Тбілісі – Ерзерум», «Блакитний потік» та нафтопроводами «Баку – Тбілісі – Джейхан», «Самсун – Джейхан». Основним маршрутом транспортування вуглеводнів, розробленим в Туреччині, слід назвати трубопровід «Ірак – Туреччина» (функціонує відповідно до Угоди між урядами Туреччини й Іраку від 27.08.1973 про транспортування бензину з Кіркука (Ірак) до Джейхана (Туреччина). Частина

трубопроводу, які перетинають турецький кордон, знаходяться під контролем Боташ; трубопроводом «Баку – Тбілісі – Джейхан» (БТД) також управляє Боташ [242; 191].

Газопровід «Баку – Тбілісі – Ерзерум», проектна потужність якого складає 16 млрд. м³ на рік зі збільшенням його пропускної здатності до 30 млрд. м³ на рік, призначено для транспортування азербайджанського газу з родовища Шах-Деніз [182]. На сьогодні газопровід забезпечує прокачування газу обсягом 2 млрд. м³.

Нафтопровід «Баку – Тбілісі – Джейхан» (БТД) побудовано для створення незалежного від Росії транзиту азербайджанської нафти. Реалізація трубопроводу супроводжувалася активною підтримкою США [149]: експлуатація нафтопроводу зумовлює зміцнення енергетичних позицій союзника США по НАТО – Туреччини та Грузії як транзитерів каспійських енергоресурсів у регіоні. Проектна потужність БТД складає 50 млн. т нафти на рік. В умовах часткового заповнення нафтопроводу, що є недостатнім для його рентабельності, до проекту долучається Казахстан, який планує у майбутньому збільшити обсяги транспортування нафти через Баку шляхом створення нової Казахської каспійської системи транспортування, реалізацію якої заплановано завершити до відкриття нафтового родовища Кашаган.

Стратегічне значення для Туреччини має побудова нафтопроводу «Самсун – Джейхан», який буде прокладено територією Туреччини з півночі на південь та яким буде поєднано турецькі порти на Чорному та Середземному морях. Його експлуатація дасть можливість транспортувати нафту на європейські ринки в обхід турецьких проливів, через які щорічно транспортують 110 млн. т нафти і 40 млн. т нафтопродуктів. Потужність нафтопроводу розрахована на перекачування 50–70 млн. т сирової нафти [80].

Слід наголосити, що турецькі протоки та Суецький канал визначають як критичні місця транспортування нафти, збій роботи в яких може суттєво вплинути на ситуацію на світових ринках. Так, через Суецький канал, протяжністю 163 км, що з'єднує Червоне море і Суецький залив із Середземним морем, прокладено експортний маршрут нафти з країн Перської протоки до Європи і частково до США. Впродовж року через канал пропускають більше 3 тисяч нафтових танкерів. Інший активний танкерний маршрут, яким тільки до Європи щоденно постачають 2,4 млн. барелів нафти, – це турецькі протоки Босфор і Дарданелли між Чорним та Середземним морями. За мінімальної ширини в 0,5 миль та дуже складної для навігації прохідності через протоки пропускають близько 50 тис. суден на рік, 5,5 тис. з яких – танкери [120]. З огляду на те, що, незважаючи на специфіку маршрутів, саме через турецькі протоки російську та каспійську нафту постачають до Європи та на світові ринки, видається необхідною диверсифікація транспортної інфраструктури для мінімізації ризиків ненадійного постачання.

Зауважимо, що інституційна складова управління вищепереліченими газо- і нафтопроводами Туреччини подібна за структурою до української та

управління енергетичною транзитною інфраструктурою фактично монополізоване державною компанією. Проте, на відміну від України, територією Туреччини розгорнуто диверсифікаційні проекти постачання енергетичних ресурсів не лише з Росії, але й з Ірану та Іраку, що позитивно позначається на завантаженості транзитної інфраструктури.

Характеристика енергетичної транзитної інфраструктури Грузії

Цікавим для аналізу є вивчення досвіду Грузії, яка має вигідне географічне розташування для розвитку послуг з транзиту вуглеводнів з Росії на південь і з Каспійського регіону на захід до Європи. Це сприяє позиціонуванню Грузії як енергетичного мосту між країнами походження та ринками збуту, детермінує можливість диверсифікації джерел і маршрутів постачання, чим збільшує значення країни на євразійському ринку. Тому енергетичні проекти відіграють вирішальну роль у стратегічних планах Грузії. Так, розвиток енергетичного коридору «Схід – Захід» розглядають як підґрунтя залучення значних іноземних інвестицій в економіку Грузії. Крім економічних переваг, розвиток трубопровідної інфраструктури, як очікують, позитивно вплине на безпеку навколишнього середовища в регіоні. Через територію Грузії проходить розвинена мережа транспортування вуглеводнів, що складається із нафтопроводів «Баку – Супса», «Баку – Тбілісі – Джейхан», та газопроводів «Північ – Південь» і «Баку – Тбілісі – Ерзурум» [234; 250].

Нафтопровід «Баку – Тбілісі – Джейхан» знаходиться у власності консорціуму БТД і керований British Petroleum. Від імені консорціуму керівна компанія сплачує мінімальні податки до державного бюджету, що відповідає сумі, визначеній за барель нафти, переданої транзитом. Прогнозований термін служби цієї магістралі складає 40 років, а пропускна спроможність – до 1,2 млн. барелів нафти на день. За час роботи проекту певний відсоток оплати за транзит буде накопичено в Грузії (близько 60 млн. дол США на рік) та Туреччині [191].

Західний експортний трубопровідний маршрут (West Route Export Pipeline (WREP), інакше відомий як нафтопровід «Баку – Супса», – це перший проект під керівництвом British Petroleum (BP) в Грузії, що ефективно та безпечно функціонує з 1999 року. Власник трубопроводу – Грузинська корпорація нафти й газу (Georgian Oil and Gas Corporation (GOGC) [250], якою управляє BP від імені Азербайджанського міжнародного нафтового консорціуму (Azerbaijan International Oil Consortium (AIOC) на основі довгострокового договору оренди. АІОС виплачує орендну плату замість тарифу за барель транспортованої нафти і бере на себе повну відповідальність щодо експлуатації (технічного обслуговування, модернізації та будівництва нових об'єктів) трубопроводу на території Грузії [146]. Грузинський уряд постає як єдиний акціонер GOGC на цей момент і отримує дохід від компанії за транзит нафтопроводом у вигляді дивідендів акціонеру. Пропускна спроможність трубопроводу становить 140,000 барелів на день з потенціалом до 220,000 барелів на день.

Газопровід «Південний Кавказ» (South Caucasus Pipeline, SCP)] належить консорціуму SCP. Statoil і BP є найбільшими акціонерами, кожен з яких має частку в розмірі 25,5%, причому BP виконує функції технічного оператора, а Statoil представляє газовий комерційний комітет Шах-Деніз. Таким чином, Statoil сплачує транзитні збори до державного бюджету Грузії за транспортування природного газу з родовища Шах-Деніз в азербайджанському секторі Каспійського моря до Туреччини. Первинна потужність трубопроводу становить 8,8 млрд. м³ газу на рік з перспективою розширення до 21 млрд. м³ на рік. Відповідно до умов співпраці GOGC дозволено купувати певні обсяги природного газу за спеціально зниженою комерційною ціною протягом терміну дії міжурядової угоди [191; 233].

Газопровід «Північ – Південь» було введено в експлуатацію ще в період існування Радянського Союзу та технологічно удосконалено впродовж останніх років. На сьогодні цей газопровід, що належить GOGC і керований грузинською газотранспортною компанією (Georgian Gas Transportation Company (GGTC)), забезпечує стабільне та масштабне постачання російського газу до Республіки Вірменія. В ролі національного транзитера GGTC отримує надходження в розмірі до 10% від газу, транспортованого транзитом [146].

Розвиток енергетичного коридору «Схід – Захід» є однією з основних рушійних сил економічного розвитку Грузії та запорукою її політичної стабільності. Хоча трубопровідні проекти не розглядають як «панацею» для регіону, їх визнано міцним підґрунтям стійкого економічного зростання. Грузія та весь регіон зацікавлені в отриманні максимальної вигоди від проектів, реалізація яких в основному передбачає задоволення інтересів Заходу з огляду на їхню важливість для диверсифікації постачань нафти.

Особливої уваги, в цьому контексті, набуває обговорення можливості поєднання «Транскаспійського трубопроводу» з трубопроводом «Набукко», розбудови з'єднувального трубопроводу «Туреччина – Греція – Італія» (ITGI) або «Трансандріатичного трубопроводу» (TAP), що зумовить збільшення різноманітності постачальників для великого споживчого ринку ЄС [231; 191]. До переваг розвитку такої інфраструктури належить підвищення стабільності на європейському ринку, що в перспективі буде сприяти зниженню залежності від домінування імпорту енергоносіїв з Росії. Проте на сучасному етапі для цих проектів окреслюється необхідність вирішення спектра проблем щодо джерел та інфраструктури постачання, їхньої прозорості, експортної та транзитної політики, підвищення ефективності внутрішнього споживання енергії у регіоні загалом.

Унаслідок порівняння вищенаведеної інформації щодо позиціонування України у структурі енергетичного євразійського ланцюга постачання можна зробити висновок про суттєві переваги Грузії в площині розвитку наявних (нафтопроводи «Баку – Супса», «Баку – Тбілісі – Джейхан», газопроводи «Північ – Південь», «Баку – Тбілісі – Ерзурум») та участі в нових трубопровідних проектах («Туреччина – Греція – Італія», «Трансандріатичний трубопровід»). Це можна пояснити географічною

наближеністю Грузії до потенційних країн-постачальників енергетичних ресурсів, розвиток інфраструктури постачання з яких є пріоритетними напрямками диверсифікаційної політики ЄС. Слід також відзначити успішний досвід активної присутності на ринку компанії British Petroleum, яка здійснює управління трубопроводами.

Перспективи участі країн у диверсифікаційних проектах з постачання нафти й газу

Слід зауважити, що розвиток інфраструктури на євразійському ринку енергоносіїв детермінував посилення конкуренції між країнами-транзитерами за участь у диверсифікаційних проектах з постачання нафти й газу. Наприклад, нафтопроводи «Баку – Тбілісі – Джейхан», «Баку – Новоросійськ», «Баку – Супса» та газопровід «Набукко», є конкурентами українського нафтогону «Одеса – Броди – Плоцьк» та газопроводу «Білий потік». Останні мають стратегічне значення для посилення позицій України як країни-транзитера в георегіональному ланцюгу постачання енергоносіїв.

Використання нафтотранспортного проекту «Одеса – Броди – Плоцьк» разом із морським нафтоперевалочним комплексом «Южний» розглядають як частину Євразійського нафтотранспортного коридору, через який було запропоновано транспортувати каспійську нафту. З 2004 р. проект працює в реверсному режимі: транспортує російську нафту. Тривалий час йшло активне обговорення щодо можливості роботи нафтогону в аверсному режимі, ускладненої з огляду на наявність проблем: 1) недостатня кількість енергоресурсів для заповнення нафтогону (рівень видобутку нафти Азербайджаном недостатній для повного завантаження нафтогону, основну кількість азербайджанської нафти транспортують трубопроводами «Баку – Супса», «Баку – Новоросійськ» та «Баку – Тбілісі – Джейхан» (який не заповнено на повну потужність); участь Казахстану в наповненні «Одеса – Броди – Плоцьк», у найближчій перспективі, не видається можливою, оскільки Казахстан підтримує російський проект «Бургаз – Александрополіс» та долучився до проекту БТД, який не заповнено на повну потужність; 2) неузгодженість позицій у державі щодо використання нафтопроводу (Міністерство палива та енергетики України стверджувало про відсутність технічних можливостей для перероблення каспійської нафти українськими НПЗ, які можуть переробляти лише російську нафту; відсутність споживачів у ЄС. Це твердження не відповідає дійсності, тому що країни Східної та Центральної Європи неодноразово наголошували на готовності отримувати нафту з нафтогону «Одеса – Броди – Плоцьк», а щодо технічних можливостей українських НПЗ для перероблення каспійської нафти, то в Україні для цього проекту є два нафтопереробні заводи в Дрогобичі та Надвірній, відповідно технологічно оснащені).

Успішність просування проекту «Одеса – Броди – Плоцьк» залежить передусім від конкретних кроків української сторони, а саме: 1) розроблення та затвердження урядового плану реалізації проекту в аверсному режимі з

гарантіями його виконання; 2) юридичне оформлення задекларованих намірів Азербайджаном щодо постачання нафти, укладення відповідних міжнародних контрактів та міждержавних угод; 3) сприяння входженню азербайджанських та казахських компаній на нафтопереробний ринок України задля посилення енергетичного співробітництва на взаємовигідних умовах; 4) позиціонування нафтогону як економічного проекту співробітництва України та ЄС в рамках реалізації європейської політики Східного партнерства [149 ; 157; 174; 221].

Розвиток Євразійського нафтотранспортного коридору є ще одним елементом інноваційного розвитку транзитного потенціалу України, що відповідно до інноваційних категорій в енергетичному секторі забезпечить: – інновацію продукту (введення до транзитних нафтових магістралей нафти сорту «Азері Лайт», яку раніше не прокачували національною нафтотранспортною системою); – інновацію процесу (створення нового маршруту постачання нафти до Європейського Союзу шляхом використання морського нафтового терміналу «Південний» та нафтопроводу «Одеса – Броди»); – завоювання нових джерел сировини (з країн Каспійського регіону) [6; 94].

Диверсифікація інфраструктури постачання газу на євразійському ринку шляхом реалізації проектів «Набукко» (Nabucco), яка забезпечить зростання імпорту газу до Південно-Східного регіону, «Північного потоку» (Nord Stream) – до Північного регіону, «Галсі» (Galsi), «Медгаз» (Medgaz) – до Південно-Західного регіону, також може вплинути на транзитні позиції України на георегіональному ринку [164, с. 27]. Газопровід «Набукко» у ЄС розглядають як один із ключових проектів транспортування газу Каспію до європейських країн. Утім, реалізація проекту газогону є дискусійною щодо невирішеності питання про кількість ресурсів для його рентабельного функціонування. Зокрема, в ході дискусії поставлено під сумнів економічну доцільність побудови «Набукко» з огляду на недостатність обсягів виділених ресурсів для окуплення його високовартісної побудови. Україною запропоновано побудову додаткової нитки газопроводу на свою територію, але потужність газопроводу в розмірі 31 млрд. м³ недостатня для надходження газу з «Набукко» до країн, які не є членами ЄС [210].

Зауважимо, що реалізація проекту газопроводу «Білий потік» (White Stream), потужністю 8 млрд. м³, як головного енергетичного проекту блоку ГУАМ та альтернативи для «Набукко», може забезпечити створення нового газогону «Грузія – Україна – Євросоюз» (GUEU) та поєднання газотранспортної системи України з газопроводом «Баку – Тбілісі – Ерзурум». Реалізація проекту загалом передбачає транспортування газу з азербайджанського родовища Шах-Деніз, а на другому і третьому етапах – долучення до нової системи транспортування газу, видобутого у Казахстані та Туркменістані. Зазначимо також, що Європейський Союз фінансує передпроектні роботи, тобто розроблення техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) за тією ж схемою, що й «Набукко», шляхом щорічного

нарощення обсягів. На початку 2009 року на дослідження компанії виділено 650 тис. дол США. В руслі міжнародної підтримки проекту сприяють країни Східної Європи: Румунія, Польща та Литва [214; 229, с. 26; 256].

Сьогодні Європейський Союз схиляється до перспективи реалізації «Білого потоку» саме як складової «Південного коридору» – нового «шовкового шляху». На енергетичному саміті в Празі, який відбувся 8 травня 2009 року, крім затвердження плану модернізації авто-, залізничної та морської інфраструктури задля комерційного постачання енергоносіїв до Європи з близькосхідних та прикаспійських країн через Туреччину та Чорне море, було розглянуто можливість реалізації трьох трубопровідних проектів: «Набукко», «Білий потік» та «поєднувального» трубопроводу «Туреччина – Греція – Італія» в рамках Південного енергетичного коридору [164; 230; 213].

Проте варто виокремити низку факторів, що ускладнюють реалізацію проекту газопроводу «Білий потік»: 1) реалізація проекту «Білий потік» – конкурентного щодо проекту «Набукко», який офіційно підтримує Європейська Комісія, – викликає неоднозначну реакцію в ЄС через прогнозований статус цих двох газогонів як взаємодоповнювальних в рамках Південного енергетичного коридору; 2) висока вартість побудови газопроводу (близько \$12–13 млрд.), пов'язана з необхідністю прокладення 700 км. труби чорноморським дном; 3) заходи щодо імплементації проекту «Південний потік», який активно просуває Росія, до якого вже залучено Італію, Грецію та Туреччину; 4) використання транспортного потенціалу Туреччини для комплексного постачання газу не тільки з Каспійського і Центральноазійського регіонів, але й з усього Близького Сходу, що надає додаткову аргументацію розробникам «Набукко» на користь експлуатації саме цього газопроводу для диверсифікації постачання газу до Європи [182].

Проте, на наш погляд, з урахуванням намірів Європейського Союзу отримувати 60–120 млрд. м³ газу тільки з Південного коридору варто припускати можливість затребуваності газогону «Білий потік». З огляду на це для України залишається важливою активна позиція щодо обґрунтування доцільності та ефективності реалізації проекту «Білий потік». Так, будівництво газопроводу «Білий потік» може бути цікавим для ЄС у разі представлення його не як альтернативного проекту «Набукко», а як доповнювального щодо Південного енергетичного коридору. Українській владі слід наполягати саме на такому варіанті, мотивуючи свою позицію, серед іншого, твердженням про можливість шляхом використання наявної інфраструктури України, Південного Кавказу та Європи здешевлення вартості постачань.

Ще одним переконливим аргументом щодо можливості у подальшому реалізації проекту «Білий Потік» є позиція одного з основних перспективних постачальників каспійської нафти – Туркменістану. Так, російсько-туркменський конфлікт, пов'язаний із різким скороченням відбору газу з труби російською стороною (відповідно до контрактів передбачуваний рівень

закупівлі Газпромом туркменського газу сягав 70–80 млрд. м³ упродовж 25 років), що спричинив аварію на трубопроводі «Середня Азія – Центр», дав підстави туркменській стороні розглядати альтернативні ринки збуту та шляхи транспортування своїх ресурсів [182]. Зі свого боку, Туркменістан висловив зацікавленість газопроводом «Набукко», тож існує ймовірність розгляду країною можливості участі й у «Білому потоці».

Незважаючи на прогрес у просуванні диверсифікаційних енергетичних проектів, що стосуються інноваційних змін у структурі енергетичного ланцюга постачань на євразійському ринку, варто констатувати про наявність спектра викликів та невирішених проблемних питань, серед яких: потреба зменшення вразливості до шоків, зумовлених газопостачанням; прогнозування збільшення імпортової залежності та невизначеність щодо доступу до газових запасів; сприяння розвитку єдиного інтегрованого ринку газу з урахуванням тенденцій до розширення ЄС; розроблення стратегій енергетичного розвитку з урахуванням подальшого вагомого значення природного газу як джерела енергії, навіть в умовах глобальних кліматичних змін.

2.3. Вплив використання маршрутів транспортування газу на ринкову владу країн євразійського енергетичного ланцюга постачання

З огляду на ситуацію конкуренції серед країн-транзитерів енергетичних ресурсів на євразійському ринку, цікавим для аналізу видається визначення ролі та надійності використання того чи іншого маршруту транспортування газу або нафти для енергетичної безпеки країн-споживачів Європейського Союзу.

У закордонній науковій думці сформовано методологічну основу такого аналізу на прикладі обчислення Індексу транзитного ринку (Transit Risk Index), структуру якого описано в першому розділі монографії. За результатами дослідження, проведеного при Інституті транзитивних економік Стокгольма, зважаючи на різницю в рівнях енергетичної залежності країн ЄС, потреби в російському газі, наявності відмінних маршрутів постачання газу, а також політичного впливу, пов'язаного з тим чи іншим маршрутом, індекс транзитного ризику є суттєво варіабельним.

Поділ країн ЄС за показниками Індексу транзитного ризику

Пропонуємо розподілити країни за рівнем індексу транзитного ризику на такі 3 підгрупи: країни з найвищим, середнім та низьким ступенями ІТР (таблиця 2.7). Зауважимо, що всі країни з найвищим ступенем транзитного ризику складають кластер найвищого пріоритету для транспортування енергоносіїв через Україну на основі критерію енергозалежності економік країн-споживачів (рис. 2.7).

Як видно, такі країни, як Бельгія, Франція та Нідерланди, мають добре диверсифікований транзит і незначно залежні від постачання російського

газу, що зумовлює низький рівень транзитного ризику. Втім, частка Росії у структурі споживання газу в Німеччині є досить високою, а постачання відбувається двома транзитними маршрутами – через Україну та Білорусь. Оскільки цими маршрутами забезпечено постачання й інших країн співтовариства, що споживають імпортований російський газ, то можна стверджувати про розподіл рівня ринкової влади країни-постачальника енергетичних ресурсів між країнами-споживачами, що сприяє зменшенню індексу транзитного ризику в Німеччині. З іншого боку, такі країни, як Латвія, Литва, Болгарія, Угорщина та Словаччина, майже весь газ, що споживають, купують в Росії за умов, що Угорщина, Болгарія та Словаччина не мають мережі диверсифікованих маршрутів постачань, а в Литві, Латвії розроблено незначні за потужностями транзитні маршрути [164].

Таблиця 2.7

Поділ країн ЄС за показниками Індексу транзитного ризику

Класифікаційна підгрупа	Варіація показників ІТР	Країни*
Країни з найвищим ступенем ІТР	11,5–9,5	Словаччина, Литва, Латвія, Болгарія, Угорщина
Країни із середнім ступенем ІТР	7,5–4,5	Австрія, Чехія, Греція, Фінляндія, Італія, Румунія, Польща
Країни з низьким ступенем ІТР	3,5–0,8	Німеччина, Нідерланди, Словенія, Франція, Бельгія

**перелік країн наведено у порядку зменшення показників ІТР.*

Джерело: складено автором за [164].

Слід зауважити, що під час аналізу змінюваності індексу транзитного ризику в часі станом на 1998, 2003 та 2008 роки не спостережено очевидної однозначної тенденції: для одних країн, зокрема для Німеччини, виявлено зростання ІТР, для інших (Чеська Республіка) – зниження. Але з огляду на загальну картину (за винятком Угорщини та Латвії) можна констатувати про нусуттєву змінюваність ІТР упродовж останніх десяти років. Нерівномірність впливу постачання російського газу до країн ЄС створює передумови для можливих енергетичних маніпуляцій з боку Російської Федерації щодо декількох країн. Тому в дослідженнях іноземних експертів було неодноразово акцентовано на пріоритетності не проблеми енергетичної залежності, а проблеми поділу країн або їхнього розколу за рівнем енергетичної залежності (the problem is divisiveness, not dependence) [164].

Прогнозовані показники індексу транзитного ризику для країн ЄС до 2015 року отримано на основі розрахунку впливу «Північного потоку» для країн ЄС у межах сценаріїв, відмінних щодо частки російського газу в загальній структурі газового споживання країн-членів ЄС та залучення потужностей «Північного потоку». Шляхом розрахунку виділено два сценарії, а саме: 1) оцінювання ІТР передбачало врахування стабільності в часі частки російського газу в загальній структурі споживання газу, тобто прогнозованої пропорційності зростання імпорту газу з Росії та газового споживання в ЄС. У сценарії йдеться про часткове використання «Північного

поток» (не на повну потужність) і збереження постачання газу наявними маршрутами (зокрема через Україну); 2) оцінювання передбачало врахування оптимальної експлуатації «Північного потоку». У сценарії припущено про залежність зростання імпорту для країн, що використовують «Північний потік», від загального зростання імпорту російського газу цим трубопроводом. Також прогнозовано розподіл пропускної спроможності трубопроводу між країнами, що експлуатують «Північний потік», відповідно до частки їхнього газового імпорту з Росії та розподіл залишкового імпорту вздовж транспортного маршруту за умови відмови цих країн від використання колишніх транзитних маршрутів для максимального заповнення «Північного потоку».

Шляхом порівняння результатів спрогнозованих даних ІТР на 2015 рік за другим сценарієм з останніми на часі розрахунками, проведеними в 2008 році, визначено високий рівень їхньої схожості, незважаючи на зростання газового споживання в ЄС до 2015 року. Такий результат можна пояснити тим, що в сценаріях не взято до розгляду нові транзитні маршрути, а також припущено про незмінюваність частки російського газу в загальному імпорті. Внаслідок аналізу результатів першого сценарію можна зробити низку логічних висновків: по-перше, очікуваним є зниження ІТР для країн, які мають доступ до нового енергетичного маршруту, через кращу диверсифікацію транзитної інфраструктури (країни, що послуговуються «Північним потоком», будуть мати більший вибір можливих шляхів транспортування, що сприятиме зменшенню ризиків ненадійних газових постачань з Росії); по-друге, ймовірним є зростання ІТР для країн, які працюють з іншими транзитними маршрутами разом із країнами, що використовують «Північний потік», як: Польща, Італія, Словенія, Австрія, Угорщина, Словаччина, Литва, Латвія. Можливість останнього зумовлена втратою ринкової влади на попередньо експлуатованих маршрутах транспортування, пов'язаною, в свою чергу, з меншою зацікавленістю країн, приєднаних до «Північного потоку», у підтримці інших інфраструктурних проектів через перспективу використання «Північного потоку» в разі виникнення перебоїв у постачанні газу; по-третє, введення «Північного потоку» не позначиться на країнах, що не користуються енергетичними маршрутами разом з країнами, що приєднані до «Північного потоку» (Румунія, Болгарія).

Шляхом аналізу показників ІТР за другим сценарієм (у якому передбачено мінімізацію використання країнами, що послуговуються «Північним потоком», інших транзитних маршрутів) з'ясовано, що такий сценарій варто визнати найгіршим для країн-членів ЄС, що реалізують постачання колишніми трубопроводами, з огляду на прогнозоване зростання рівня транзитного ризику через втрату ринкової влади на раніше експлуатованих транспортних маршрутах. Окрім цього, за сценарієм, очікуваним є підвищення транзитного ризику і для країн, що будуть використовувати «Північний потік»: збільшення такими країнами обсягів

імпортування газу через цей трубопровід спричинить зменшення рівня диверсифікації транзитних потоків.

За результатами досліджень Інституту транзитивних економік Стокгольма встановлено, що введення «Північного потоку» призведе до поділу країн-членів ЄС на три групи: країни, які не пов'язані з «Північним потоком», але які використовують інший транзитний маршрут разом із країнами, що послуговуватимуться цим трубопроводом, а тому будуть зазнавати ризику ненадійності імпорту газу; країни, які буде обслуговувати «Північний потік», можуть отримати певні переваги лише за умови його часткової експлуатації; інші країни, які купують російський трубопровідний газ, що не зазнають впливу нового транзитного маршруту. Очевидним залишається те, що максимальне використання «Північного потоку» в разі відмови від експлуатації наявних маршрутів зумовить погіршення ситуації з ризиками постачання газу для всіх країн-членів ЄС.

Вплив нових маршрутів транспортування на рівні ринкової влади країн-учасниць євразійського енергетичного ланцюга постачання

У ході досліджень, проведених на базі університету Хумбольдт (Humboldt) у Берліні, вивчено вплив уведення нових трубопроводів, зокрема Північного та Південного потоків, «Набукко», на окрему складову індексу транзитного ризику – ринкову владу учасників ринку (здатність суб'єкта визначати чи суттєво впливати на умови розвитку та функціонування ринку) [200]. Дані дослідження отримано шляхом співвідношення індексу ринкової влади і вартості побудови відповідного трубопровідного проекту. На думку вчених, уведення в експлуатацію нових інфраструктурних проектів не матиме суттєвого впливу на обсяги постачання енергетичних ресурсів, оскільки ці показники залежать від внутрішніх потреб споживачів та можливостей виробництва енергетичних ресурсів країнами-постачальниками. Натомість поява нових маршрутів транспортування позначиться на рівні ринкової влади країн, що залучені до енергетичного ринку в якості споживачів, транзитерів та постачальників: робота нових трубопроводів може, з одного боку, мати позитивну дію на ринкову владу шляхом покращення доступу інфраструктури енергетичних постачань для окремих країн; з іншого – негативну для країн, які не мають доступу до нового трубопровідного проекту. Зважаючи на те, що часто країни-учасники ланцюга постачання мають подвійний статус, як, наприклад, постачальник-транзитер, споживач-транзитер, у моделі попередньо регламентовано статус Росії лише як постачальника, Білорусі та України – як країн-транзитерів, Балканських країн – і як споживачів, і як транзитерів російського газу. Певну увагу, також, приділено зміні ринкової влади для країн, що підтримують коаліцію (співпрацю) з питань побудови та використання трубопроводу.

Вплив реалізації проекту «Північний потік» на ринкову владу учасників євразійського енергетичного ланцюга постачання

Проект «Північний потік» є офшорним трубопроводом, до консорціуму якого входить, по-перше, Російська Федерація («Газпром»), по-друге – німецькі «Рургаз» (EON-Ruhrgas) та «Вінтерсхол» (Wintershall), французький «Суез» (GDF Suez) та данський «Газуне» (Gasunie).

Таблиця 2.8

Вплив реалізації проекту «Північний потік» на ринкову владу учасників євразійського енергетичного ланцюга постачання

	Показники ринкової влади		
	Без «Північного потоку»	З «Північним потоком»	Різниця
Росія	4,6	6,1	1,5
Україна	2,0	0,6	-1,3
Білорусь	0,6	0,2	-0,4
Норвегія	5,2	4,2	-1,0
Нідерланди	3,9	3,3	-0,6
Велика Британія	1,0	0,9	0
Центральна Європа	9,4	10,0	0,7
Центрально-Східна Європа	5,7	6,1	0,4
Італія	1,7	1,9	0,2
Польща	0,9	1,0	0,1
Франція	4,0	4,3	0,3
Бельгія	1,7	1,9	0,1
Балкани	0,4	0,4	0
Туреччина	3,8	3,8	0
Іран	0,6	0,6	0
Азербайджан	0,2	0,2	0
Грузія	0,2	0,2	0

Джерело: складено автором за [199].

У таблиці 2.8 наведено дані щодо впливу експлуатації «Північного потоку» на ринкову владу країн-учасниць євразійського енергетичного ринку. У першій колонці представлено показники ринкової влади за умови відсутності трубопроводу, якими відображено ситуацію на ринку до кінця 2011 року. Цікаво, що до введення трубопроводу ринкова влада Норвегії (показник 5,2) була вищою за ринкову владу Російської Федерації (4,6), що можна пояснити забезпеченням прямого доступу енергетичних ресурсів з Норвегії до ЄС та проходженням маршруту імпорту з Росії територією транзитних країн (Білорусі та України).

На основі даних другої колонки продемонстровано зміни у значеннях ринкової влади після введення трубопроводу. Так, суттєве збільшення ринкової влади Росії детерміноване мінімізацією залежності останньої від транзитних маршрутів через постачання газу трубопроводом «Північний потік» та забезпеченням прямого доступу на європейський ринок. Посилення ринкової влади Росії позитивно вплинуло на країни, що знаходяться в консорціумі з Російською Федерацією. Водночас з експлуатацією

трубопроводу пов'язане значне зменшення ринкової влади країн-транзитерів, зокрема України, – з показника 2,0 до 0,6.

З огляду на дані, подані у третій колонці, очевидно, що для більшості країн-споживачів енергетичних ресурсів уведення «Північного потоку» не дало суттєвого негативного або позитивного ефекту, а натомість для Норвегії, Нідерландів (як постачальників газу до ЄС) та України (як країни-транзитера російського газу) відкриття газогону негативно позначилося на рівні ринкової влади.

Вплив реалізації проекту «Південний потік» на ринкову владу учасників євразійського енергетичного ланцюга постачання

У контексті дослідження впливу введення в експлуатацію «Південного потоку» (таблиця 2.9) на ринкову владу країн-учасниць євразійського енергетичного ринку слід зауважити, що цей трубопровідний маршрут складається з трьох секцій: офшорної (offshore, O), північно-західної (northwestern, NW) та південно-західної (southwestern, SW).

Офшорна частина трубопроводу (потужністю 65 млрд. м³) проходить через турецьку економічну зону в Чорному морі та з'єднує Росію з Болгарією. Членами консорціуму є Росія (Газпром), Італія (Eni) та Франція (EDF). Північно-західний відрізок (потужністю 30 млрд. м³) пролягає з Болгарії до Австрії через Сербію та Угорщину. Південно-західна секція трубопроводу (потужністю 10 млрд. м³) буде з'єднувати Болгарію з Італією через Грецію та короткий офшорний трубопровід Адріатичним морем [92]. Основні ефекти від експлуатації Південного потоку висвітлено в таблиці 2.9.

За даними таблиці 2.9, високий рівень ринкової влади Росії в разі реалізації проекту буде зумовлений, з одного боку, реалізацією маршруту в обхід традиційних для російського експорту країн-транзитерів газу, а з іншого – можливістю збільшення значення Росії для енергетичної безпеки країн Південно-Східної Європи на фоні мінімального постачання до цього регіону енергетичних ресурсів з Норвегії та Нідерландів.

До моменту відкриття «Південного потоку» у 2018 році «Північний потік» буде функціонувати на повну потужність. Відтак, вплив використання «Південного потоку» на ринкову владу країн-учасниць енергетичного ринку потрібно розглядати й окремо, й з урахуванням впливу експлуатації «Північного потоку». Порівняння останньої колонки лівої частини моделі табл. 2.8 з останньою колонкою таблиці 2.9 дає підстави стверджувати, що вплив проектів на ринкову владу країн в сутнісному значенні є майже однаковим, зважаючи на зростання ринкової влади Російської Федерації та зниження вищезазначеного показника для країн-транзитерів. Відмінність полягає лише в розмірі зростання та зменшення відповідних показників ринкової влади аналізованих країн.

Таблиця 2.9

Вплив реалізації проекту «Південний потік» на ринкову владу учасників євразійського енергетичного ринку

	Без «Північного потоку»				З «Північним потоком»			
	Ринкова влада	Вплив відрізків трубопроводу			Ринкова влада	Вплив відрізків трубопроводу		
		0	0 + NW	0 + NW SW		0	0 + NW	0 + NW SW
Росія	6,0	0,2	1,3	1,4	6,5	0,2	0,4	0,4
Україна	0,7	- 0,2	- 1,1	- 1,3	0,2	- 0,2	- 0,4	- 0,4
Білорусь	0,3	0	- 0,3	- 0,3	0,1	0	- 0,1	- 0,1
Норвегія	4,4	0	- 0,7	- 0,8	3,9	0	- 0,2	- 0,3
Нідерланди	3,4	0	- 0,4	- 0,5	3,2	0	- 0,1	- 0,1
Велика Британія	0,9	0	0	0	1,0	0	0	0
Центральна Європа	10,0	0	0,5	0,6	10,4	0	0,2	0,2
Центрально-Східна Європа	6	0	0,3	0,3	6,2	0	0,1	0,1
Італія	1,8	0	0,1	0,1	1,9	0	0	0
Польща	1,0	0	0,1	0,1	1,0	0	0	0
Франція	4,3	0	0,2	0,3	4,4	0	0,1	0,1
Бельгія	1,9	0	0,1	0,1	1,9	0	0	0
Балкани	0,5	0,1	0,1	0,1	0,5	0,1	0,1	0,1
Туреччина	3,9	0	0	0	3,9	0	0	0
Іран	0,6	- 0,1	- 0,1	- 0,1	0,6	- 0,1	- 0,1	- 0,1
Азербайджан	0,2	0	0	0	0,2	0	0	0
Грузія	0,1	0	0	0	0,1	0	0	0
Туркменістан	0	0	0	0	0	0	0	0

Джерело: складено автором за [199].

Для членів консорціуму, зокрема для Франції, Італії та Балкан, поєднання офшорного та північно-західного відрізків проекту забезпечить більше зростання показників ринкової влади, ніж подальша розбудова південно-західної частини проекту. Тому доцільність добудови маршруту в південно-східному напрямку, враховуючи високу вартість проекту та низьку пропускну спроможність цього відрізка, видається сумнівною.

З огляду на те, що «Північний потік» уже знаходиться в експлуатації, у правій частині таблиці 2.9 зображено сумарні показники залежності зростання ринкової влади від одночасного використання Північного та Південного потоків. Як представлено у таблиці, експлуатація офшорної частини трубопроводу позначається на ринковій владі країн-учасниць досить незначно передусім через транспортування лише до невеликого ринку Балкан. Тобто використання цієї частини трубопроводу є малоефективним та малозначущим без інвестицій у подальшу розбудову наземних сполучень. За умови розширення проекту в північно-західному напрямку ситуація з ринковою владою країн стає більш чіткою і зрозумілою: подальше зростання

ринкової влади Росії до показника 0,4 буде співвідносно з послабленням позицій країн-транзитерів (України, Білорусі) та країн-постачальників (Нідерландів, Норвегії). Слід, також, зауважити, що побудова південно-західної частини проекту буде мати мінімальний результат щодо структури розподілу сил на євразійському енергетичному ринку.

Таким чином, унаслідок диференційованого розгляду впливу Південного і Північного потоків на ринкову владу аналізованих країн можна зробити висновок про приблизно однаковий ефект від їхньої реалізації: зростання ринкової влади Росії. Такого ефекту досягають шляхом відмови від транзитних маршрутів транспортування газу, що створює позитивні передумови для забезпечення Росією позицій лідера в конкуренції з Нідерландами та Норвегією. Проте за умови експлуатації одночасно і Північного, і Південного потоків постає очевидною перевага першого у контексті можливостей зростання ринкової влади вищеназваних країн на євразійському енергетичному ринку.

Вплив реалізації проекту «Набукко» або іншого альтернативного проекту за подібним маршрутом на ринкову владу учасників євразійського енергетичного ланцюга постачання

Метою розбудови проекту «Набукко» (з Центральної Азії та Середнього Сходу на Захід до Європи) є зниження енергетичної залежності країн об'єднання від постачань російського газу. Визначення впливу маршруту на ринкову владу країн проводять на основі поділу проекту на декілька частин, зокрема: – транскаспійська частина (Trans-Caspian, TC) – офшорний трубопровід між Туркменістаном та Азербайджаном, потужністю 30 млрд. м³ / рік; учасники консорціуму – Німеччина (RWE), Австрія (OMV); – східна частина (eastern section, ES), потужністю 30 млрд. м³ / рік, складається з декількох трубопроводів, що з'єднують Туреччину з важливими потенційними постачальниками: Азербайджаном, Іраном, Іраком; – центральна частина (central section, CS), що буде з'єднувати західну Туреччину з Балканами. Варто зауважити, що наявні трубопроводи, потужністю близько 16 млрд. м³, нині використовують для перекачування російського газу в протилежному напрямку, тобто з Балкан до Туреччини. Проектом «Набукко» буде започатковано аверсний потік енергетичного ресурсу та забезпечено збільшення потужностей до 30–46 млрд. м³ / рік; – західна частина (western section, WS), що буде забезпечувати постачання 30 млрд. м³ газу / рік з Балкан до Центральної Європи [199; 220; 213].

З урахуванням результатів наукових пошуків закордонних учених у сфері транзиту щодо питання впливу трубопровідних проектів на енергетичну безпеку та ринкову владу країн-учасниць євразійського енергетичного ланцюга постачання можна зробити такі висновки: – використання трубопроводів забезпечує трансформацію євразійського енергетичного ланцюга постачання шляхом диверсифікації постачання енергетичних ресурсів до країн співтовариства; – експлуатація таких

трубопроводних проектів, як Південний та Північний потоки, має майже ідентичні ефекти щодо розподілу ринкової влади між країнами енергетичного ринку; посилює конкурентні позиції на ринку Росії порівняно з Норвегією та Нідерландами.

Таблиця 2.10

Вплив реалізації проекту «Набукко» на ринкову владу учасників євразійського енергетичного ринку

	Без «Набукко»				З «Набукко»	
	Ринкова влада	Вплив відрізків трубопроводу			Ринкова влада	Вплив
		ТС+ES	WS	ТС+ES+CS+WS		
Росія	4,7	- 0,8	- 0,3	- 1,4	5,0	- 1,5
Україна	0,4	- 0,1	- 0,1	- 0,2	0,1	- 0,1
Білорусь	0,2	0	0	0	0,1	0
Норвегія	4,0	- 0,1	- 0,3	- 0,1	3,8	- 0,1
Нідерланди	3,2	0	0,2	- 0,1	3,1	0
Велика Британія	0,9	0	0	0	0,9	0
Центральна Європа	10,2	0	- 0,1	0,1	10,5	0,1
Центрально-Східна Європа	6,2	0	- 0,1	0,1	6,3	0,1
Італія	1,9	0	0	0	1,9	0
Польща	1,0	0	0	0	1,1	0
Франція	4,4	0	- 0,1	0	4,5	0
Бельгія	1,9	0	0	0	1,9	0
Балкани	0,6	0,1	0,1	0,1	0,6	0,1
Туреччина	5,1	0,7	0,5	1,3	5,1	1,2
Ірак	0,3	0,4	0	0,3	0,3	0,3
Іран	0,6	- 0,1	- 0,2	- 0,1	0,5	0
Азербайджан	0,2	0	- 0,1	0	0,1	0
Грузія	0,1	0	- 0,1	0	0,1	0
Туркменістан	0,1	0	0	0,1	0,1	0,1

Джерело: складено автором за [199].

Для ініціаторів відкриття «Північного потоку» – Росії та Німеччини – витрати на реалізацію проекту постають як цілком виправдані. Ці країни разом із країнами центральної Європи отримують суттєві переваги також і за умов реалізації «Південного потоку»; – робота трубопроводу «Набукко» уможливить посилення ринкової влади постачальників із Середнього Сходу та Каспійського регіону, а відтак зменшення ринкової влади Росії.

Очевидним висновком для України, як важливої країни-транзитера російського газу, є констатація про зниження внаслідок реалізації всіх трьох проектів її ринкової влади та значення для функціонування євразійського енергетичного ланцюга постачання.

РОЗДІЛ 3

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ НОРМ І СТАНДАРТІВ У МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ТРАНЗИТНИМИ ПОСЛУГАМИ В УКРАЇНІ

3.1. Системна оптимізація механізмів управління послугами з транзиту нафти й газу

У контексті формування системи глобального продуктово-інноваційного ланцюга постачання в енергетичній сфері обґрунтовано доцільність виокремлення країн-транзитерів як важливих гравців на світовому енергетичному ринку, економічні (отримання максимального прибутку за надання послуг з транзиту) та геополітичні інтереси яких повинні бути враховані іншими суб'єктами, зокрема постачальниками і споживачами. Сфера транзиту енергоносіїв – це частина регулювання міжнародного права, розвиток якої відбувається швидкими темпами з урахуванням технічних та інституційних змін, властивих інтеграції національних енергетичних ринків до регіональних та глобального енергетичного ринку. Негативний вплив на функціонування енергетичного ринку має неузгодження інтересів сторін, що може виникати, з одного боку, між імпортерами й транзитерами у сфері забезпечення свободи та безпеки транзиту; а з іншого – між експортерами й транзитерами з питань розмірів оплати за транзитні послуги. Для уникнення конфліктних ситуацій ключовим завданням діяльності всіх суб'єктів енергетичного ринку обрано досягнення балансу інтересів, що сприятиме надійності постачання енергоресурсів у достатній кількості за прийнятною ціною.

В умовах активізації та розширення меж світового енергопостачання досягнення балансу інтересів між учасниками георегіонального енергетичного ринку постає як завдання дедалі більш складне. Однією з головних передумов глобалізації правового регулювання у сфері транзиту є лібералізація енергетичних ринків, тобто процес створення спільних (міжнародних) ринків газу, нафтопродуктів, електроенергії [7]. Причинами енергетичних реформ стали проблеми, пов'язані з відсутністю повноцінної конкуренції на енергетичних ринках, що призвело до нестачі інвестицій в основні фонди, дефіциту енергоресурсів, втрати надійності енергопостачання тощо. Ще один фактор, який впливає на регулювання транзиту енергоносіїв – це міжнародні інтеграційні процеси, що передбачають створення спільних правил гри в енергетичній сфері на основі дієвих інструментів та механізмів, які б уможливили гарантування захисту інтересів усіх учасників ринку однаковою мірою та вирішення проблеми міжнародної енергетичної безпеки, домінуючою складовою якої є ефективне, надійне і якісне енергопостачання [128, с. 6].

Управління послугами з транзиту енергоносіїв у контексті досягнення енергетичної безпеки

Світової енергетичної безпеки, як відомо, не може бути досягнуто зусиллями окремого регіону чи окремої держави, адже в умовах глобалізації кожна окрема держава не може проводити цілком самостійну політику, зокрема політику енергетичної безпеки. Таким чином, перед країнами постають нові завдання щодо необхідності координації своєї енергетичної політики з іншими країнами з огляду на їхнє функціонування в єдиній системі глобального продуктово-інноваційного ланцюга постачання.

Світовою енергетичною радою розроблено таку дефініцію поняття «енергетична безпека» – впевненість у наявності енергії в тій кількості та тій якості, що потрібно за певних економічних умов, адекватне постачання енергії за розумною ціною [260]. Європейською Комісією запропоновано таке визначення: «безпека поставок означає, що істотно необхідні енергетичні потреби буде задоволено і за рахунок використання адекватних внутрішніх ресурсів, що розроблені економічно доцільним способом або які підтримують в якості стратегічного резерву, і за рахунок доступних і стабільних зовнішніх джерел, які використовують залежно від потреби за рахунок стратегічного резерву» [182, с. 5].

Унаслідок вивчення висновків Європейської Комісії щодо забезпечення енергетичної безпеки об'єднання сформовано два підходи до аналізу цього питання – економічний та політичний. Зміст поняття «енергетична безпека» у площині економіки пов'язують із концепцією налагодження надійного постачання енергетичних ресурсів за економічно об'єктивною ціною для уникнення макроекономічних проблем, зумовлених неочікуваними збоями у постачанні або зростанні ціни. Ідея визначення енергетичної безпеки з політичної точки зору полягає в проголошенні залежності від безпеки та надійності постачання енергоносіїв відповідного функціонування економіки, безперервного процесу глобального виробничого циклу з урахуванням екологічних викликів. Передавання енергетичних ресурсів на всіх етапах ланцюга постачання потрібно супроводжувати не лише мінімізацією енергетичної залежності та оптимізацією енергоспоживання, але й зниженням системних ризиків, детермінованих енергетичною залежністю [157].

Надійність та безперебійність транзиту енергоносіїв є важливим елементом системи інструментів забезпечення регіональної та глобальної енергетичної безпеки, досягнення якої в умовах розширення кола постачальників та споживачів передбачає залучення до передавання енергетичних ресурсів територій усе більшої кількості країн. Тому для забезпечення надійності енергетичних потоків доцільною є реалізація загальних правил тісної співпраці між державами і приватними компаніями у сфері регулювання транзитних потоків. Такі правила повинні відповідати інтересам усіх зацікавлених сторін в ланцюгу постачання енергоресурсів: і виробників та споживачів енергії, і країн-транзитерів.

Загалом трактування категорії «енергетична безпека» в умовах функціонування георегіонального продуктово-інноваційного ланцюга постачання має такий вигляд: задоволення попиту на енергетичні ресурси, надійність постачання яких визначається розширенням доступу до енергетичної інфраструктури, та мінімізація конфліктів між учасниками ринку. У цьому контексті ключовими аспектами досягнення міжнародної енергетичної безпеки є взаємна відповідальність постачальника, транзитера й споживача енергетичних ресурсів, деполітизація енергетичних відносин та чесна конкуренція.

Після визначення місця та значення послуг з транзиту енергоносіїв у структурі ланцюга постачання енергетичних ресурсів з акцентуванням на їхньому впливові на георегіональну енергетичну безпеку слід розглянути аспекти управління цими послугами на міжнародному, регіональному та національному рівнях. Оскільки будь-яке регулювання передбачає наявність нормативно-правової основи, яка детермінує принципи та умови реалізації транзитних постачань енергетичних ресурсів, а також розвиненої системи інституцій, які здійснюють управління і сприяють дотриманню регламентованих норм та правил усіма учасниками енергетичного ланцюга постачання, вивчення механізму управління послугами з транзиту енергоносіїв та розроблення положень щодо його оптимізації будемо проводити за двома напрямками: інституційним та нормативно-правовим.

Інституційна складова світового енергетичного ринку

У ході аналізу основних аспектів міжнародного регулювання транзиту енергоносіїв О. М. Котенко зазначає, що міжнародні та національні інституції, створені впродовж останніх десятиліть для забезпечення енергетичної безпеки, не відповідають вимогам сучасності, а регулювання транзиту енергоносіями втрачає свою актуальність і на світовому, і на національному рівнях [65, с. 568]. Це варто пояснювати тим, що на національному рівні енергетику розуміють та регулюють в контексті купівлі-продажу енергоресурсів, натомість поза увагою залишаються такі вагомні аспекти, як відкритість, прозорість та ефективність постачання енергоносіїв. На георегіональному рівні регулюють лише окремі частини енергетичної сфери – видобуток, споживання та транспортування енергоресурсів.

Серед найважливіших міжнародних організацій у сфері енергетики слід виділити Міжнародне енергетичне агентство (МЕА) та Організацію країн-експортерів нафти (ОПЕК). Порівняно новими інституціями, що поширили коло інтересів своєї діяльності на енергетичну сферу, є деякі організації загальної компетенції, зокрема Організація Об'єднаних Націй (ООН), яка сьогодні активізує діяльність у вирішенні загальносвітових проблем енергетики в контексті сталого розвитку світової економіки; Організація з безпеки і співробітництва в Європі (ОБСЄ), Світова організація торгівлі (СОТ), Шанхайська організація співробітництва (ШОС) тощо. Робота таких міжнародних організацій передбачає вирішення питань щодо розвитку

транспортної інфраструктури та транспортних зв'язків між регіонами й окремими країнами, транспортно-економічної політики, комерційних і правових питань функціонування транспортних підприємств і науково-дослідних транспортних організацій [81, с.11].

У рамках ООН слід виділити структури, функціонування яких пов'язане з регулюванням енергетичного ринку на різних стадіях глобального ланцюга постачання, як: – Економічна Комісія ООН для Європи, при якій діє декілька комітетів, зокрема з енергетики, внутрішнього транспорту, навколишнього середовища. Метою діяльності організації є узгодження, гармонізація політики та практичних дій країн-членів ЄЕК з метою сприяння розвитку торговельних зв'язків і руху капіталовкладень, інтеграції транспортних мереж і підвищення ефективності заходів з охорони навколишнього середовища [81, с. 17–18]; – Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД), до завдань якої належить розроблення принципів і політики щодо міжнародної торгівлі та відповідних проблем економічного розвитку, координація політики урядів і міжнародних організацій у галузі торгівлі [81, с. 24].

Крім того, створені та діють регіональні організації, серед яких Міжурядова рада з нафти і газу (в рамках СНД та ЄврАзЕС), Організація енергетичного співробітництва країн Балтійського моря (в рамках Ради країн Балтійського моря), Організація арабських країн-експортерів нафти (ОАПЕК), Латиноамериканська енергетична організація (OLADE), Африканська комісія з енергетики (АФРЕК), ГУАМ тощо. Зауважимо, що Україна, поряд із Грузією, Азербайджаном та Молдовою, є учасником останньої організації, пріоритетною умовою діяльності якої проголошено створення диверсифікованої системи надходження енергоносіїв до Європи (проект Inogate), надійне функціонування транспортного коридору «Європа – Кавказ – Центральна Азія» (проект TRACECA), а також розвиток транспортної інфраструктури регіону, через територію якого пролягають основні маршрути транспортування енергоресурсів [103]. Функціонують, також, неурядові організації, які відіграють помітну роль у світовій енергетичній політиці, зокрема: Світова енергетична рада (WER), яка проводить регулярні конференції з глобальних проблем енергетики; Світові нафтові і газові конгреси, на яких розглядають проблеми розвитку нафтової та газової галузей; Міжнародна асоціація нафто- і газодобувачів, що займається питаннями взаємодії великих нафтогазових компаній і координацією їхніх колективних зусиль щодо вирішення глобальних енергетичних проблем [66, с. 553].

Таким чином, інституційна складова енергетичного ринку, що обслуговує кожен етап глобального продуктово-інноваційного ланцюга постачання на енергетичному ринку, є сформованою та такою, що знаходиться на стадії розвитку. Проте досі невирішеним залишається питання розроблення багатосторонніх підходів до реалізації практичної стратегії введення ефективних норм забезпечення надійного

енергопостачання. Так, наприклад, незважаючи на ведення діалогу між ОПЕК і МЕА стосовно розвитку співробітництва між компаніями країн-споживачів, транзитерів та постачальників енергоносіїв для посилення енергетичної безпеки на євразійському просторі, конкретних заходів, документів та рекомендацій щодо врегулювання проблемних питань, пов'язаних із транзитом енергоносіїв, прийнято не було. Тому діяльність вищезазначених інституцій можна схарактеризувати як малоефективну та невідповідну до вимог ринку та для швидкого реагування на кризові ситуації, зокрема пов'язані з надійністю енергетичного постачання транзитом [65].

На нашу думку, наявність інституційної структури все ж є важливою передумовою створення єдиної енергетичної доктрини та забезпечує об'єктивне підґрунтя для формування ефективної системи правового регулювання світових енергетичних ринків.

Особливості функціонування енергетичних транзитних систем

З урахуванням комплексного і динамічно мінливого характеру проблем енергетичного ринку міжнародно-правова база з питань регулювання міжнародного транзиту енергоносіїв потребує доопрацювання та доповнення, особливо з огляду на багатосторонній характер енергетичних ланцюгів постачань.

Так, функціонування будь-якої транзитної системи передбачає вимогу багатостороннього погодження транзитних правил і нормативних актів, що зумовлює створення міжнародних рамок для безперешкодної інвестиційної та комерційної діяльності у сфері транзиту. Уряди країн-учасників енергетичного ланцюга постачання зобов'язані налагоджувати тісну багатосторонню співпрацю для погодження та виконання міжнародних правил і принципів, якими гарантовано транспортування і транзит, а також створено основу для інвестиційного співробітництва, що забезпечить реалізацію інноваційних транзитних проектів.

Загалом транзитні системи, зазвичай, – це складний комплекс, вразливий до фрагментації та розподілу. Попри регламентацію загальних принципів регулювання міжнародних транзитних потоків на міжнародному рівні, транзитна торгівля вимагає високого рівня контролю з огляду на реалізацію митних режимів транзиту, регулювання руху транспортних засобів, людей на національному рівні [9]. Відтак, окреслюється необхідність попереднього погодження умов здійснення транзитних операцій між учасниками ланцюга постачання на багатосторонній основі. Тобто реалізація транзитної операції повинна передбачати узгодження міжнародних і національних транзитних зв'язків.

Специфікою функціонування транзитних трубопроводів з постачання нафти й газу як складових георегіональних транспортних систем є наявність конфліктних ситуацій та непорозумінь, наслідки яких – перебої у постачанні енергоносіїв і коротко-, і довгострокові. Більшість негативного досвіду функціонування транзитних трубопроводів набуто з огляду на їхню

діяльність в країнах Середнього Сходу [162; 237]. Перший транзитний трубопровід на цій території було побудовано 1934 року Нафтовою компанією Іраку (Iraq Petroleum Company (IPC)). Його функціонування характеризувалося неодноразовим припиненням перекачування нафти через блокування експлуатації трубопроводу, неузгодженість транзитного тарифу та розподілу прибутку. Загострення ситуації зумовило зростання світових цін на нафту після 1971 року, і надалі функціонування цієї транзитної трубопроводної системи було призупинено з огляду на військові дії в Іраку. Натомість Ірак розвинув альтернативні експортні маршрути через Туреччину та Саудівську Аравію. Проте з урахуванням численних дискусій щодо транзитних умов та пов'язаних із ними перебоями у постачанні енергетичного ресурсу ефективне функціонування системи згодом стало неможливим.

Інший приклад проблематичного транзитного трубопроводу – це Трансарабський трубопровід (TAPLINE), найбільший на той час у світі проект за кількістю залученого приватного фінансування. Ініційований урядом США 1943 року трубопровід ввели в експлуатацію 1950 року з пропускною спроможністю 320 тис. барелів на день (до 1957 року пропускна спроможність становила 450 тис. барелів на день). Як приватна компанія TAPLINE мала проблеми не лише у переговорах з країнами-транзитерами Йорданією та Сирією, що призводили до численних перебоїв у роботі системи, але також з урядом Саудівської Аравії щодо розподілу прибутків. Окрім цього, функціонування трубопроводу зазнало негативного впливу військових дій у регіоні. Внаслідок кризи 1973 року відбулося зниження до мінімуму ефективності та доцільності використання трубопроводу, що слугувало опосередкованою причиною закриття транзитного проекту в 1975 році [237].

Приклади проблематичного функціонування транзитних трубопроводів можна навести не лише щодо регіону Середнього Сходу. Так, на функціонуванні нафтопроводу «Дружба» негативно позначилося зменшення на 1/3 обсягів постачання нафти компанією «Лукойл» до Німеччини 2007 року. Хоча проблема виникла безпосередньо у відносинах між постачальником та споживачем, країна-транзитер нафти, зокрема Білорусь, відчула суттєве зниження обсягів транзиту нафти трубопроводом «Дружба». Крім цього, у відповідь на збільшення ціни російського газу для Білорусі у січні 2007 році країна ввела транзитний податок на використання трубопроводу «Дружба».

Для висвітлення негативного досвіду функціонування транзитних газопроводів видається доцільним простежити історію розвитку трубопроводів з Росії до Європейського Союзу. Ініційований Радянським Союзом у 1980-х роках проект першого російського експортного газопроводу до регіону зазнав опозиції з боку США з огляду на розгляд американським урядом останнього як засобу встановлення Радянським Союзом політичного тиску на країни ЄС-члени НАТО. Період 1990-х років, а згодом і 2000-х

років, прикметний виникненням численних дискусійних моментів між Україною та Росією щодо умов транзиту газу, зокрема стосовно платежів України за газ із транзитного газопроводу. Спроби України диверсифікувати зовнішні джерела постачання газу для внутрішнього споживання, наприклад, з Туркменістану, призвели до тимчасового припинення постачання газу з Росії до України, а відтак до Західної Європи. Така ситуація негативно вплинула на репутацію Росії як стабільного постачальника енергетичного ресурсу. Значним потрясінням для енергетичної безпеки Європи була так звана газова війна між Україною та Росією у 2009 році, коли європейські споживачі газу були заручниками суперечки між країною-постачальником та країною-транзитером.

Для ілюстрації прикладу успішного функціонування транзитних трубопроводів проаналізуємо матеріали доповіді ESMAP, у якій виділено три категорії успішних транскордонних трубопроводів: 1) трубопроводи довгострокової успішності (Long-Term Success Cases). До цієї категорії належать трубопроводи «ТрансМед» (TransMed) між Алжиром та Італією через Туніс та «СуМед» (SuMed), що проходить паралельно Суецькому каналу та яким з'єднано Червоне море із Середземним; 2) транскордонні трубопроводи колишнього Радянського Союзу (Cross Border Pipelines of the Former Soviet Union); 3) нові трубопровідні проекти (Recent Pipeline Projects). До цієї категорії зараховано: західну частину експортного нафтопроводу «Баку – Супса» та північну його частину «Баку – Новоросійськ» через Чорне море; газопровід «Магреб – Європа» з Алжиру до Іспанії через Марокко; Каспійський трубопровідний консорціум; Експреструбопровід з Канади до США; газопровід «Болівія – Бразилія»; Балтійську трубопровідну систему; трубопровід «ГазАндез» (GasAndes) [237].

Загалом функціонування транзитних трубопроводів може супроводжуватися конфліктами, зумовленими політичними (непорозуміння між країнами-учасниками енергетичного ланцюга постачання) та економічними (неузгодженість умов, об'ємів, тарифів за транзит) чинниками, що призводять до порушення безперебійної роботи, а відтак створюють проблеми і для виробників (невиконання ними їхніх договірних зобов'язань), і для споживачів (погіршення умов досягнення енергетичної безпеки).

Бар'єри ефективної реалізації продуктово-інноваційного ланцюга постачання на енергетичному ринку

Стосовно ефективної та повноцінної реалізації зобов'язань сторонами продуктово-інноваційного ланцюга постачання на енергетичному ринку відповідно до суб'єкта дискусії можна умовно розрізняти такі три групи спірних питань: 1) непорозуміння між сторонами контракту (тобто між головними учасниками енергетичного ринку – постачальниками та споживачами); 2) міждержавні конфлікти у відносинах постачальника з транзитером або споживача з транзитером; 3) непорозуміння у відносинах

інвестора трубопровідного проекту з державою, що, як правило, виникають між енергетичною компанією та урядом країни споживання [265].

За об'єктом дискусії спірні питання поділяють на чотири категорії: 1) торговельні непорозуміння, як-от щодо податків та зборів; 2) транзитні непорозуміння, наприклад, щодо свободи транзиту через національні кордони декількох держав; 3) інвестиційні конфлікти, як-от щодо питань підтримки трубопровідних проектів, неповного виконання умов, передбачених інвестиційними домовленостями; 4) дискусії, пов'язані із навколишнім середовищем, наприклад, щодо шкоди від експлуатації трубопроводу для природи [162; 265].

Нормативно-правова основа, принципи та умови реалізації транзитних постачань енергетичних ресурсів

Правове регулювання транзиту енергії започатковано ще у 1920-х роках підписанням перших міжнародних конвенцій зі свободи транзиту. Підґрунтям формування міжнародної системи регулювання транзиту, зокрема статті 5 ГАТТ, є укладення Конвенції з питань транзиту в Барселоні 1921 року. Документом регламентовано принципи полегшення надання транзитних послуг, які не передбачають обов'язкового використання транзитної ренти, натомість вводять право на помірні економічні збори [163]. Слід зауважити, що у конвенції не було визначено жодних зобов'язань щодо створення та розбудови нових інфраструктурних транспортних мереж.

Укладання більшості транзитних домовленостей було предметом численних переговорів, їхнє регулювання узгоджували для кожного конкретного випадку. Згодом питання транзиту енергетичних ресурсів набуло статусу одного з ключового у площині забезпечення національної безпеки. Поява нових незалежних держав, створення нових кордонів між країнами-виробниками, які часто не мають виходу до моря, очікуване зростання попиту на енергію – все це в сукупності слугувало базисом трансформації питання міжнародного транзиту в одне з основних питань енергетичної політики євразійського ринку. Зазначимо, що для країн-імпортерів питання про відносини з країнами-експортерами, а також про диверсифікацію джерел постачання мають важливе значення щодо забезпечення надійності постачань. Для країн з певним рівнем енергетичної самодостатності питання енергетичної безпеки стосується, більшою мірою, проблем, пов'язаних з оптимізацією та ефективністю розвіданих запасів і пошуком потенційних ресурсів для покриття внутрішніх та експортних потреб.

Основні правила та особливості надання транзитних послуг на міжнародному рівні регламентовано статтею 5 Генеральної угоди з тарифів та торгівлі. Так, у світовій практиці послуговуються такими принципами у сфері транзиту: – свобода транзиту територією країн-членів Угоди за маршрутами, найбільш зручними для міжнародного транзиту; – забезпечення недискримінаційного підходу незалежно від національної належності, форми

власності, походження/призначення; – забезпечення транзитних потоків без затримок та обмежень; – транзитні потоки не є об'єктом бюджетних надходжень [163].

Єдина енергетична політика Європейського Союзу

На ґрунті результатів комплексного дослідження євразійського енергетичного ринку, проведеного у попередньому розділі, зауважимо, що країни-споживачі зацікавлені у формуванні інтегрованого енергоринку на всьому європейському просторі та впровадженні єдиної стратегії енергетичного законодавства. Враховуючи те, що енергетична інфраструктура в Європі характеризується високою її залежністю від трубопроводів з-за меж ЄС, об'єктивною необхідністю стало створення правових засад регулювання енергетичного постачання не лише на рівні інтеграційного об'єднання, але з урахуванням транзитної інфраструктури, що функціонує в євразійському енергетичному ланцюгу постачання.

Процес формування та узгодження єдиної енергетичної політики Європейського Союзу було започатковано в грудні 2003 р. під час підписання Меморандуму про взаєморозуміння щодо питань створення в Південно-Східній Європі регіонального енергетичного ринку і його інтеграції у внутрішній енергетичний ринок Євросоюзу. У Меморандумі визначено погоджені правила формування регіонального енергетичного ринку та його поступової інтеграції у внутрішній енергетичний ринок ЄС. Фінансове забезпечення цього проекту було покладено на міжнародні фінансові інститути – Всесвітній банк, Європейський банк реконструкції та розвитку, Європейський інвестиційний банк, а також такі країни, як Німеччина, Греція, США, Італія, Канада, Чехія і Швейцарія.

Ключовий елемент механізму формування регіонального енергоринку – це нормативно-правове забезпечення та впровадження єдиних норм в енергетичній сфері всіма країнами-учасниками. У Європейському Союзі підґрунтям нормативної бази енергетичної сфери є такі документи: Європейська енергетична Хартія (1991), Договір енергетичної Хартії (1994), Договір про Європейське енергетичне співтовариство, Пакети енергетичних ініціатив, Транзитний протокол до енергетичної Хартії, Угода про стратегічне партнерство і, нарешті, енергетичне законодавство ЄС.

Договір до Енергетичної Хартії забезпечує багатосторонню основу енергетичного співробітництва в системі міжнародного права. Документ розроблено для сприяння енергетичній безпеці шляхом функціонування більш відкритих та конкурентних енергетичних ринків з урахуванням принципів сталого розвитку та суверенітету над енергетичними ресурсами. Положення Договору регламентують розвиток таких чотирьох сфер: – захист іноземних інвестицій на основі поширення національного режиму або режиму найбільшого сприяння (залежно від того, який із них є найбільш прийнятним) та захист від найважливіших некомерційних ризиків; – недискримінаційні умови торгівлі енергетичними матеріалами, продуктами

та пов'язаним з енергетикою обладнанням на основі правил СОТ, свобода транзиту енергії трубопроводами, електромережею та з використанням інших засобів транспортування; – вирішення спорів між країнами-учасницями та в разі інвестиційної діяльності – між інвесторами та приймаючою стороною; – сприяння підвищенню енергоефективності та намагання мінімізувати вплив виробництва і використання енергії на навколишнє середовище [43].

Договір було розроблено на основі Декларації Енергетичної Хартії 1991 року, у якій задекларовано політичні наміри щодо закріплення міжнародних зв'язків в енергетиці. Договір до Енергетичної Хартії є юридично обов'язковою багатосторонньою домовленістю, що стосується міжурядового співробітництва в енергетичній сфері та охоплює всі ланки енергетичного ланцюга постачання, енергетичні продукти та обладнання для сфери енергетики [42].

Слід відзначити, що саме Угода про Енергетичну Хартію – це основний регуляторний інструмент, що створює законодавче підґрунтя для врегулювання спорів, пов'язаних із послугами з транзиту енергоносіїв. Чинні транзитні положення Договору до Енергетичної Хартії зобов'язують сторони-учасники сприяти транзиту енергії на недискримінаційній основі відповідно до принципу свободи транзиту. Важливість цього питання в розрізі колективної енергетичної безпеки країн, що є учасниками Договору, зумовлена зростанням кількості країн-транзитерів, залучених до ланцюга постачання енергетичних ресурсів. З огляду на це країнами-учасницями Хартії вирішено посилити положення Договору шляхом уведення Протоколу з Транзиту, офіційні переговори щодо якого розпочато в 2000 році. Метою Протоколу проголошено розроблення режиму загальноновизнаних принципів регулювання транзитних потоків енергетичних ресурсів, які перетинають щонайменше два національні кордони, що уможливить забезпечення надійності та безперебійності транзитних потоків.

Відповідно до статті 7 Протоколу з Транзиту кожна сторона-учасник вживає необхідні заходи «... для полегшення транзиту енергетичних матеріалів та продуктів для виконання принципу свободи транзиту незалежно від країни їхнього походження, призначення та без використання будь-яких дискримінаційних тарифів, обмежень, зборів, затримок ...». Сторони, також, зобов'язані сприяти налагодженню співробітництва в таких сферах: модернізація споруд для транспортування енергії, потрібних для транзиту енергетичних матеріалів та продуктів; розроблення й експлуатація споруд для транспортування енергії, що обслуговують території більше ніж однієї країни-учасниці; вживання заходів з ліквідації наслідків збоїв у постачанні енергетичних матеріалів та продуктів; сприяння об'єднанню споруд для транспортування енергії [184].

Основні цілі Протоколу викладено у статті 2, як-от: забезпечення надійного, ефективного, безперебійного та безперешкодного транзиту на благо всіх зацікавлених сторін-учасниць; сприяння прозорому та недискримінаційному доступу до потужностей наявних та майбутніх споруд

з транспортування енергії, які застосовують для транзиту, а також їхнє використання; сприяння ефективному застосуванню споруд для транспортування енергії, які використовують для транзиту; сприяння будівництву, розвитку, розширенню, реконструкції та експлуатації споруд для транспортування енергії, які використовують для транзиту; мінімізація негативного впливу транзиту на навколишнє середовище; сприяння швидкому та ефективному вирішенню спорів, що стосуються сфери транзиту [184].

У статті 6 Протоколу з Транзиту визначено заборону несанкціонованого відбору або втручання у потік енергетичних матеріалів та продуктів у транзиті, за винятком регламентації таких дій окремим контрактом. Сторона-учасник Протоколу, територією якої енергетичні матеріали та продукти проходять транзитом, уживає всіх необхідних заходів для заборони та розгляду проблеми несанкціонованого відбору таких енергетичних матеріалів у процесі транзиту будь-яким суб'єктом, що підлягає контролю або знаходиться в юрисдикції цієї сторони.

У статті 7 Протоколу з Транзиту розглянуто питання захисту навколишнього середовища та проголошено необхідність вживання відповідних заходів для забезпечення будівництва, розвитку, розширення, реконструкції, експлуатації та утримування споруд для транспортування енергії з метою мінімізації в економічно ефективний спосіб негативного впливу на навколишнє середовище. Внутрішнє законодавство сторони-учасниці Протоколу повинно передбачати ефективний і недискримінаційний режим відповідальності для покриття шкоди, спричиненої енергетичними матеріалами, спорудами з транспортування енергії, які використовують для транзиту [184; 187].

Базисом визначення транзитних тарифів, відповідно до статті 10 Протоколу з Транзиту, мають слугувати експлуатаційні та інвестиційні витрати, з урахуванням розумної норми прибутку, а також вимоги об'єктивності, прозорості та недискримінаційності. Транзитні тарифи може бути визначено шляхом регулювання, комерційних переговорів та механізмів управління дефіцитними ресурсами.

У статті 11 Протоколу визначено, що будь-які збори за транзит енергетичних матеріалів та продуктів повністю співпадають зі статтею 5 ГАТТ 1994 року «Свобода транзиту». Відповідно до пункту 1 статті 5 ГАТТ транзитними перевезеннями називають переміщення товарів (у т. ч. багажу), а також суден та інших транспортних засобів через територію сторони-учасниці, ..., коли прохід через таку територію є лише частиною шляху, що починається та закінчується за межами кордону сторони, територією якою здійснюють пересування вантажу [170; 187].

Недоліки існуючої нормативно-правової бази у сфері управління послугами з транзиту енергоносіїв

Унаслідок аналізу викладеного у розділі матеріалу можна стверджувати, що запровадження нормативно-правових основ умов та принципів співпраці учасників продуктово-інноваційного ланцюга постачання енергетичних ресурсів на євразійському ринку, за умови їхньої повноцінної імплементації всіма сторонами, повинно сприяти досягненню енергетичної безпеки країн. Проте слід зазначити, що задекларовані принципи вищевказаних документів сторони енергетичного ринку часто не виконують, що ускладнює процедуру регулювання енергетичних потоків та досягнення умов енергетичної безпеки. Так, реалізація Договору до Енергетичної Хартії, наприклад, не є досконалою щодо практичного впливу на енергетичні ринки, незважаючи на задекларованість концепції об'єднання енергетичних систем Східної та Західної Європи. Газові кризи 2006 та 2009 років продемонстрували нерозробленість в ДЕХ ефективних та дієвих механізмів запобігання та врегулювання спірних ситуацій щодо постачання та транзиту природного газу на євразійському ринку. Зауважимо, також, що сьогодні досі немає офіційної оцінки ЄС газової кризи 2009 р., оскільки залишається нез'ясованим питання про те, хто з учасників ланцюга постачання енергетичних ресурсів порушив умови домовленостей – Росія (припинивши постачання газу до Європи) чи Україна (перервавши транзит газу).

Такий недолік з юридичної точки зору можна пояснити ненааявністю єдиного правового поля для трьох учасників ланцюга постачання – постачальника (Росії), транзитера (України) та споживача (ЄС) – через відмову постачальника ратифікувати названий Договір та використання його умов лише на тимчасовій основі та в обсязі, обмеженому рамками російського внутрішнього законодавства. Це, в свою чергу, не давало можливості застосовувати однаковий та єдиний щодо всіх трьох сторін механізм урегулювання конфліктної ситуації. Додамо, що на сьогодні реалізацію ДЕХ у відносинах з Росією як ключовим постачальником енергетичних ресурсів до ЄС, зокрема транзитом через Україну, остаточно знівельовано з огляду на прийняття Урядом РФ у 2009 році розпорядження про відмову щодо участі в ДЕХ [66]. Таким чином, формування єдиного законодавчого простору для регулювання реалізації основних ланок ланцюга постачання від Росії до Європейського Союзу, зокрема транзит територією України, залишається незавершеним та суперечливим.

Констатуємо про те, що такі нормативні документи, як Договір до Енергетичної Хартії, Протокол з транзиту, є лише підґрунтям подальшого розвитку системи регулювання транзитних послуг та загалом енергетичного ланцюга постачання. Зважаючи на значення ефективного функціонування кожної ланки ланцюга постачання для енергетичної безпеки, вважаємо за доцільне наголосити, що практичний досвід використання задекларованих та проаналізованих раніше принципів, що діють на енергетичному ринку, дає

підстави стверджувати про їхню недосконалість, зокрема в питаннях урегулювання спорів між учасниками ланцюга постачання.

Ризики, що впливають на ефективність реалізації етапів георегіонального ланцюга постачання енергетичних ресурсів

Для проведення комплексного аналізу розвитку транзитних послуг та задля визначення основних інноваційних напрямів енергетичної диверсифікаційної політики слід урахувати різного роду ризики, що виникають або можуть виникнути на всіх ланках енергетичного ланцюга постачання та впливати на рівень енергетичної безпеки країни або інтеграційного об'єднання. Таким чином, найважливіші причини виникнення конфліктних ситуацій, що становлять загрозу повноцінному функціонуванню енергетичних маршрутів, зокрема транзитних, пропонуємо згрупувати за такими напрямами:

1) геологічні ризики, до яких слід зарахувати можливість вичерпаності джерел енергії. З огляду на зменшення запасів нафти і газу в ЄС та належність контролю за понад 90% світових запасів вуглеводнів державним компаніям на Близькому Сході й у Євразії такий чинник варто визнати об'єктивною передумовою зростання енергетичної залежності країн ЄС від третіх країн;

2) технологічні ризики, як: збої у функціонуванні системи через погодні умови, ненааявність інвестиційного капіталу або незадовільні умови енергетичної системи, становлять особливу загрозу для електроенергії, виробленої з відновлюваних джерел енергії, вугілля та атомної генерації;

3) комерційні або економічні ризики, що, в основному, полягають у нестійкому коливанні цін на енергоносії на ринках, що може бути пов'язане з фактичним чи очікуваним дисбалансом між попитом і пропозицією, зі спекулятивними діями та зловживаннями ринковою владою. З одного боку, зростання цін на паливо зумовлює грошово-кредитні та торгові дисбаланси між країнами-виробниками та споживачами енергетичних ресурсів, що особливо негативно впливає на енергетичну безпеку останнього. З іншого, зниження цін на енергоносії детермінує необхідність підвищення пропускної спроможності транспортної інфраструктури та залученням інвестицій в енергетику. Виявляються у визначенні податків та зборів, забезпеченні свободи транзиту територією різних країн, трактуванні умов та термінів дії контрактів;

4) екологічні ризики полягають у потенційних збитках від аварій (розливів нафти або ядерних нещасних випадків) або різного роду викидів (викиди парникових газів). Зважаючи на зростаючу обмеженість енергетичної політики змінами клімату, очікуваним є скорочення викидів промислово розвинених країн на 60–80% і більше до 2050 року;

5) геополітичні ризики полягають у можливості призупення енергетичних постачань за рішенням уряду або низки країн через навмисну політику, війни, громадянські заворушення та тероризм. Енергетика в

більшості країн-постачальників може стати або є сферою втручання уряду, що передбачає використання енергетичної могутності в якості політичної зброї. Крім того, безпеці постачань загрожує політична нестабільність в експортних регіонах: громадянські війни, локальні конфлікти і тероризм часто слугують причиною тимчасового пошкодження об'єктів енергетичної сфери та її інфраструктури. Політичні ризики часто пов'язані із транзитними умовами і геополітичними відносинами між постачальниками та транзитерами;

б) ринкові ризики, що зумовлені посиленням конкуренції між учасниками ланцюга постачання, зокрема між транзитерами, у боротьбі за інфраструктурні проекти; а також необхідністю оптимізації наявної інфраструктури та створення нових трубопровідних проектів [228; 265].

Напрями оптимізації механізму управління послугами з транзитуюнергоносів

На нашу думку, оптимізація механізму управління послугами з транзиту, спрямована на мінімізацію вищезазначених чинників, що спричиняють виникнення конфліктних ситуацій та зниження ефективності функціонування енергетичного ланцюга постачання, повинна передбачати реалізацію кожного етапу проходження енергетичних ресурсів від постачальника до споживача за умов установлення чітких правил, обов'язків та відповідальності сторін, узгоджених та відповідних інтересам усіх учасників енергетичного ланцюга постачання.

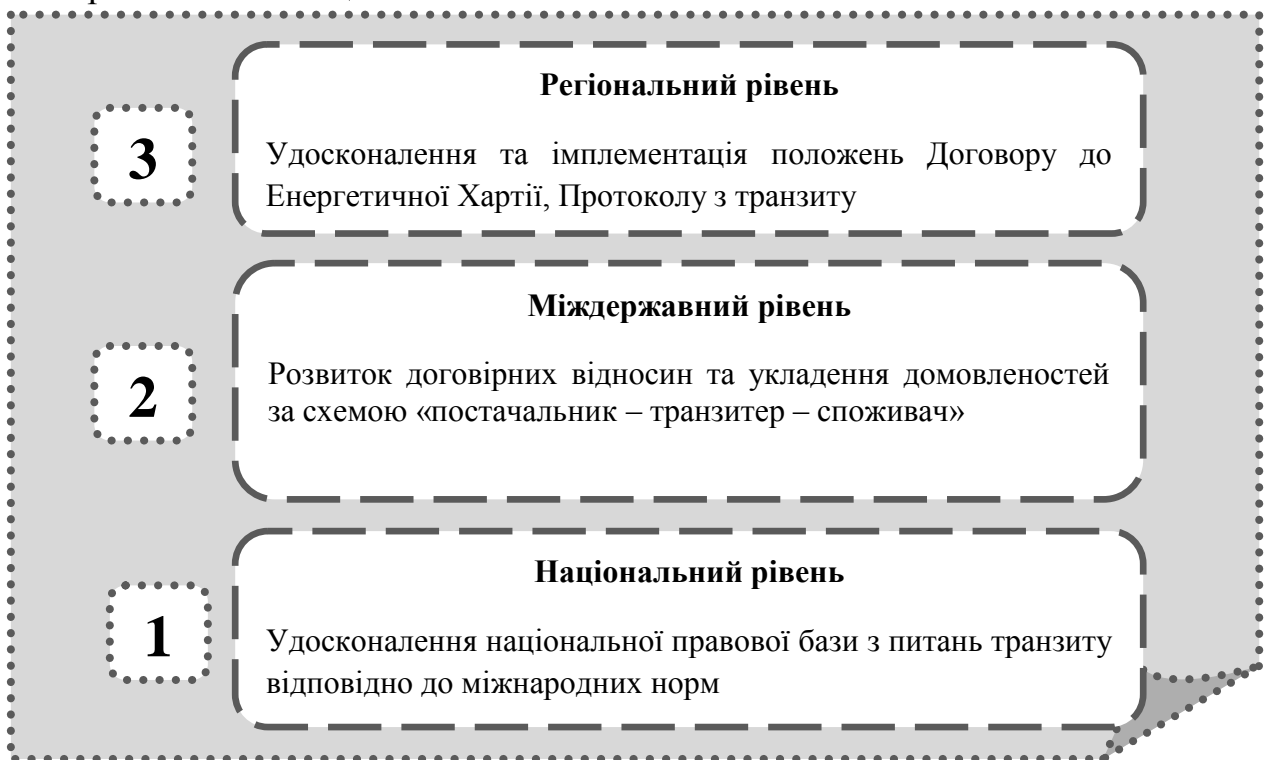


Рис. 3.1. Рівні оптимізації механізму управління послугами з транзиту енергоносіїв
Джерело: складено автором.

Вважаємо ефективним в руслі оптимізації механізму управління послугами з транзиту розроблення питань активізації системи переговорів для укладення багатосторонніх домовленостей (ключові учасники яких – постачальник – транзитер – споживач) на ґрунті загальноновизначених принципів та умов здійснення енергетичних постачань, установлених на міжнародному й регіональному рівнях, та з урахуванням специфіки здійснення транзиту тими чи тими маршрутами.

Оптимізацію системи регулювання транзиту енергетичних ресурсів на євразійському ринку потрібно реалізовувати на таких рівнях (рис. 3.1): – національному (шляхом удосконалення та приведення у відповідність національної правової бази з питань транзиту до міжнародних конвергентних норм та принципів); – міждержавному (завдяки розвитку єдиної взаємодоповнювальної договірної бази між постачальниками, транзитерами та споживачами енергетичних ресурсів); – регіональному (шляхом імплементації та вдосконалення наявних нормативно-правових документів, зокрема Договору до Енергетичної Хартії, Протоколу з транзиту).

Оптимізацію системи управління транзитними потоками необхідно спрямовувати на посилення співробітництва між національними органами регулювання країн-учасниць енергетичного ланцюга постачання на засадах рівноправності та балансу інтересів.

Припущення про посилення вагомості міжрегіональних домовленостей із транспортування вуглеводнів і надійності транзиту в майбутньому ґрунтується на активізації тенденцій до збільшення торгівлі енергетичними ресурсами і до зростання інтеграції енергетичних ринків. Відтак, розширення кола учасників глобального продуктово-інноваційного ланцюга постачання у сфері енергетики, зумовлене розширенням географічної структури ринку, передбачає загрозу збільшення транзитних ризиків для споживачів та постачальників, що актуалізує вимогу розгляду питання вдосконалення й оптимізації механізмів управління транзитними потоками газу й нафти не лише на загальнорегіональному та міжнародному рівнях, але й на рівні безпосередніх учасників окремого маршруту постачання енергетичних ресурсів.

3.2. Удосконалення механізму регулювання транзиту енергоносіїв України в контексті продуктово-інноваційного ланцюга постачання

Необхідність налагодження тісної співпраці України з країнами-споживачами та постачальниками енергоресурсів детермінована міжнародним статусом України як країни-транзитера, що тривалий час забезпечує надійне та взаємовигідне транспортування нафти й газу до країн Європейського Союзу та СНД. Оскільки транзит є посередницькою послугою в процесі передавання нафти й газу від постачальника до споживача, регулювання такої діяльності потрібно реалізовувати відповідно до

міжнародних зобов'язань на регіональних та міжнародному енергетичних ринках.

Національне законодавство у сфері регулювання відносин з транзиту енергоносіїв доповнено міжнародними зобов'язаннями України на регіональному енергетичному ринку. Регулювання транзитних потоків енергоносіїв територією України відбувається на основі засад та принципів, визначених національним законодавством, і міжнародних зобов'язань, прописаних у меморандумах і конвенціях та детермінованих міждержавними домовленостями [24].

Національне законодавство у сфері регулювання відносин з транзиту енергоносіїв

Серед основних нормативно-правових документів України в енергетичній сфері варто виділити Закон «Про нафту і газ» (12.07.2001 № 2665-III), в якому регламентовано найбільш вагомі правові, економічні та організаційні засади діяльності нафтогазової галузі України та врегульовано відносини, пов'язані з особливостями користування нафтогазоносними надрами, видобутком, транспортуванням, зберіганням та використанням нафти, газу та продуктів їхньої переробки з метою забезпечення енергетичної безпеки України, розвитку конкурентних відносин у нафтогазовій галузі, захисту прав усіх суб'єктів відносин, що виникають у зв'язку з геологічним вивченням нафтогазоносності надр, розробкою родовищ нафти і газу, переробкою нафти і газу, зберіганням, транспортуванням та реалізацією нафти, газу та продуктів їхньої переробки, споживачів нафти і газу та працівників галузі [95].

Правові, економічні та організаційні засади діяльності магістрального трубопровідного транспорту легітимізовано Законом України від 15.05.96 № 192 «Про трубопровідний транспорт». У статті 6 Закону викладено основні принципи державної політики у сфері трубопровідного транспорту, що відповідають міжнародним нормам та принципам здійснення послуг з транзиту енергоносіїв, як: забезпечення надійного та безпечного функціонування трубопровідного транспорту; сприяння реконструкції та модернізації діючих об'єктів, оснащення їх сучасним ефективним обладнанням, автоматизованими системами обліку і контролю тощо; додержання екологічної безпеки трубопровідного транспорту; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій трубопровідного транспорту; забезпечення якісних та безпечних послуг під час транспортування енергоносіїв та хімічних продуктів через територію України; сприяння раціональному транспортуванню вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин; сприяння міжнародному співробітництву у сфері трубопровідного транспорту [97].

Важливим нормативно-правовим документом, у якому окреслено шляхи розвитку всіх видів енергетичних ресурсів для подальшого розроблення та впровадження державних програм на перспективу, є Енергетична стратегія

України на період до 2030 року, прийнята Кабінетом Міністрів України від 15.03.2006 року [94]. У документі названо вагомим для України створення умов для діяльності незалежного регулятора ринків, який регламентує відносини між учасниками ринків; створення умов для незалежної діяльності операторів з транспортування та розподілу електричної енергії і природного газу; запровадження регульованого (на основі встановлених регулятором однакових незалежно від форм власності та недискримінаційних тарифів) доступу до засобів транспортування та розподілу електроенергії і природного газу; створення умов для розвитку внутрішніх та міждержавних електричних мереж та газопроводів з метою забезпечення надійності функціонування енергетичних ринків, здійснення експортно-імпортних операцій та транзиту електроенергії та газу; створення умов для надійної роботи внутрішніх і міждержавних нафтопроводів, здійснення транзиту нафти; створення або визначення компетентного органу з необхідними повноваженнями на випадок виникнення труднощів у постачанні сировини чи нафтопродуктів.

Міжнародні зобов'язання України у сфері транзиту енергоносіїв

Комплексний аналіз нормативно-правового регулювання енергетичних транзитних потоків територією України передбачає проведення огляду основних домовленостей в енергетичній сфері за двома напрямками: постачальник – транзитер, споживач – транспортер.

У межах першого напряму розглянемо співпрацю України з країнами СНД в енергетичній сфері, підгрунття якої – міжурядові угоди, нормами яких передбачено гарантії транзиту природного газу та нафти територією України. Про значущість України як країни транзитера енергоносіїв дає підстави стверджувати низка угод, підписаних ще на початку незалежності, як:

- Угода між Урядом України і Урядом Російської Федерації про поставки природного газу і транзит газу через територію України (1992 р., двостороння угода);

- Угода між Урядом України та Урядом Республіки Білорусь про транспортування природного газу (1992 р., двостороння угода).

Серед подальших домовленостей у рамках СНД у сфері надійності постачання енергоресурсів територією України варто окреслити такі: Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Російської Федерації про додаткові заходи щодо забезпечення транзиту російського природного газу по території України (2001 р., двостороння угода); Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Російської Федерації про гарантії транзиту російського природного газу територією України (2002 р., двостороння угода); Рамкова угода про інституційні засади створення міждержавних систем транспортування нафти та газу (2001 р., поширена на країни СНД); Угода про проведення узгодженої політики в галузі транзиту природного газу (1996 р., поширена на країни СНД) [79].

Відповідно до положень Угоди про проведення погодженої політики в галузі транзиту природного газу від 03.11.1995 р. зазначимо, що природний

газ, який постачають транзитом через територію однієї зі сторін, не може бути використано для потреб сторони, яка здійснює його транзит. Сторони зобов'язані вживати необхідних заходів, зокрема спільних, для того, щоб жодна зі сторін не опинилася під загрозою відключення від джерел газопостачання й не було завдано шкоди інтересам держав-постачальників природного газу й держав, що здійснюють його транзит. Зауважимо, що Угоду було підписано урядами Азербайджану, Молдови, Вірменії, Російської Федерації, Республіки Білорусь, Таджикистану, Грузії, Туркменістану, Узбекистану, Казахстану, України [73].

Відзначимо, що компанія «Нафтогаз України», як оператор національної газотранспортної системи, виконує взяті на себе контрактні зобов'язання перед російською стороною, як головним постачальником газу до європейського споживчого ринку, зокрема: забезпечує надійне функціонування газотранспортної системи України, безперервний транзит природного газу територією країни, вчасне та у визначений термін розрахування з ВАТ «Газпром» за імпортований природний газ. Компанії знаходять порозуміння у питаннях транзиту природного газу до європейських країн та постачання газу до України, а також спільно працюють над удосконаленням умов виконання довгострокових контрактів. Так, підписання додаткових угод до довгострокових контрактів купівлі-продажу та транзиту природного газу 21 квітня 2010 року між Україною та Російською Федерацією детермінувало збільшення обсягів постачання природного газу до України в 2010 році, що, в свою чергу, уможливило зростання обсягів закачування природного газу до українських підземних газосховищ і забезпечення надійної роботи ГТС України в осінньо-зимовий період 2010–2011 років. Підписанням додаткових угод гарантовано надійність транзиту газу до європейських країн.

У сфері регулювання транзитних потоків нафти територією України укладено домовленості, в яких визначено умови транспортування, забезпечено наповненість національної нафтотранспортної системи, передбачено співпрацю з такими країнами [79]:

– Російська Федерація (Соглашение между Правительством Российской Федерации и Кабинетом Министров Украины о транзите нефти по территории Украины (2004 р.), Угода між Урядом України та Урядом Російської Федерації про умови поставок нафти і нафтопродуктів та їх транспортування по території України (1994 р.);

– Казахстан (Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Казахстан про співробітництво щодо поставок казахстанської нафти в Україну та її транзиту територією України (2007 р.), Протокол між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Казахстан про внесення змін до Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Казахстан про співробітництво щодо поставок казахстанської нафти в Україну та її транзиту територією України від 1 червня 2004 року (2007 р.);

- Туреччина (Угода між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про нафтопровідну систему Джейхан-Самсун (1997 р.);
- СНД (Угода про проведення узгодженої політики в галузі транзиту нафти і нафтопродуктів магістральними трубопроводами (1997 р.).

Відповідно до положень Угоди про проведення узгодженої політики в галузі транзиту нафти і нафтопродуктів магістральними трубопроводами від 11.06.1997 р. між урядами Азербайджану, Молдови, Вірменії, Російської Федерації, Республіки Білорусь, Таджикистану, Грузії, Узбекистану, Казахстану, України транзит нафти та нафтопродуктів магістральними трубопроводами сторін здійснюють відповідно до багатосторонніх і двосторонніх протоколів узгодження обсягів і графіків транзиту з урахуванням обсягів їхнього виробництва [99].

Перспективи удосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері транзиту між Україною та постачальниками енергоносіїв

Для підтримання статусу транзитної у сфері енергетики держави для України є перспективним удосконалення та розвиток договірних відносин із Казахстаном і Туркменістаном з огляду на те, що Європейський Союз розглядає проекти постачання з них енергоносіїв як диверсифікаційні, тобто такі, що сприяють посиленню енергетичної безпеки об'єднання шляхом зменшення залежності від постачання з Російської Федерації. Зважаючи на специфіку відносин між Україною та Російською Федерацією, підґрунтям для налагодження співпраці з іншими країнами-постачальниками енергоносіїв доцільно визнати принцип забезпечення балансу інтересів за умови сприяння Європейського Союзу.

Домовленістю, укладання якої суттєво позначилося на умовах взаємозалежності та співпраці країн СНД, є Договір про зону вільної торгівлі в рамках СНД (підписано 8 країнами 18 жовтня 2011 року). В пункті 2 ст. 7 Договору, присвяченому розгляду питань щодо свободи транзиту, зазначено, що положеннями Договору не охоплено сферу трубопровідного транспорту, тобто у Договорі не вміщено положень про вільний доступ або можливість такого доступу до газотранспортних систем країн-учасниць. Таким чином, Договір про ЗВТ не регламентує і не передбачає запровадження режиму свободи транзиту у сфері трубопровідного транспорту взагалі [93].

Перспективним у розрізі створення законодавчого підґрунтя для врегулювання постачання енергоносіїв видається такий документ, як Угода про транзит трубопровідним транспортом. Ці наміри визначено в пункті 3 згаданої статті 7, де передбачено гіпотетичну можливість зацікавлених сторін протягом шести місяців після набрання чинності Договору провести і завершити переговори з питань розроблення такої спеціальної домовленості [93]. Проте на основі дослідження перспектив укладання вищеназваного документа можна зробити такі основні висновки: по-перше, запровадження рівного доступу всіх країн СНД до ГТС країн-учасниць Угоди все ж залишається малоімовірним, ураховуючи чинність документа лише

щодо тих держав, які висловлять зацікавленість в укладенні Угоди про транзит трубопровідним транспортом; по-друге, зобов'язання за цим пунктом стосується лише розроблення і погодження тексту Угоди про транзит трубопровідним транспортом, але не набрання чинності такою Угодою.

Реалізацію принципу рівного доступу до ГТС країн-учасниць, що буде суттєво залежати від позиції Російської Федерації, пропонуємо спрогнозувати на прикладі умов, передбачених Угодою про правила доступу до послуг природних монополій у сфері транспортування газу (укладено 9 грудня 2010 року між Росією, Білоруссю та Казахстаном (як державами-членами Єдиного економічного простору та Митного союзу)). В цьому контексті слід наголосити, що, оскільки Митний союз є більш глибоко інтеграційним об'єднанням, ніж ЗВТ, державам-учасницям ЗВТ у рамках СНД апріорі не буде надано і не може бути надано більше прав на доступ до ГТС Росії, ніж державам-учасницям Митного союзу.

Згідно з положеннями Угоди про правила доступу до послуг природних монополій у сфері транспортування газу в рамках Митного Союзу суб'єкти господарювання отримують доступ до газотранспортних систем держав-учасниць ЄЄП, але лише щодо газу, що походить з територій держав-членів ЄЄП і призначений для задоволення їхніх внутрішніх потреб (функціональне обмеження свободи доступу до ГТС). При цьому в Угоді прямо передбачено, що доступ до газотранспортних систем держав-учасниць ЄЄП не може бути надано для транспортування газу, що походить із держав, які не є учасницями ЄЄП, а також для транспортування газу за межі ЄЄП (територіальне обмеження свободи доступу до ГТС). З огляду на реалізацію таких положень постає як сумнівна можливість доступу України до ГТС Росії (навіть за умови її вступу до Митного Союзу) для транспортування, наприклад, туркменського газу і для внутрішнього споживання, і для постачання до країн ЄС та реалізації на європейському газовому ринку [100].

Окрім цього, суб'єктам господарювання держав-учасниць ЄЄП буде забезпечено доступ до їхніх газотранспортних систем на рівних умовах, ураховуючи тарифи, з виробниками газу, що не є власниками газотранспортної мережі країни, територією якої транспортують газ (це обмеження свободи доступу до ГТС по колу суб'єктів господарювання). Наслідком цього буде отримання «Газпромом» як власником газотранспортної мережі Росії преференційного тарифу на транспортування газу найбільшою у Європі російською газотранспортною системою. У практичній же площині це уможливить установлення «Газпромом» на свій розсуд дискримінаційних для інших суб'єктів господарювання тарифів на транспортування газу по ГТС Росії [100].

Загалом забезпечення права рівного доступу до ГТС для всіх країн СНД видається, на нашу думку, малоімовірним, а в разі реалізації таким, що відбувається на умовах, найбільш вигідних для Російської Федерації. У наведених аспектах регулювання питань з транзиту, очевидно, не відображено балансу інтересів усіх сторін-учасників договору, що, на наш

погляд, дає підстави констатувати про нерозробленість ефективних механізмів управління транзитом енергоносіїв. Це також пов'язано з неповним виконанням визначених норм або ж узагалі ігноруванням останніх через певні політичні та економічні конфлікти. Нерозробленість правових механізмів регулювання транзиту енергоносіїв через територію країн СНД зумовлює підвищення ризику можливого переривання або нестабільності постачання енергетичних ресурсів до споживчих ринків, передусім до країн ЄС. Шляхом аналізу досвіду розвитку таких конфліктів (насамперед російсько-українських, російсько-білоруських) встановлено неспроможність ні продавців енергетичних ресурсів в особі Російської Федерації, ні покупців – країн ЄС – ефективно впливати на стабільність транзитних потоків.

За висновками Центру соціальних та економічних досліджень при Європейській комісії, серед основних тенденцій детермінантів розвитку сфери регулювання транзиту в рамках СНД називають:

- переплетення енергетичного транзиту з внутрішнім постачанням енергетичних ресурсів (наявність явища бартеру у сфері торгівлі енергоресурсами; актуальність для цієї сфери питання реекспорту) і зловживання транзитною владою деяких країн-транзитерів; намагання Росії постачати енергетичні ресурси в обхід країн-транзитерів;

- спроби Росії встановити контроль над транзитом та трубопровідною інфраструктурою країн-транзитерів; політичне втручання у процес прийняття економічних рішень (це стосується всіх сторін продуктово-інноваційного ланцюга постачання) [248].

На думку експертів Центру соціальних та економічних досліджень при Європейській комісії, за умови повноцінної та ефективної реалізації норм міжнародних правових документів щодо регулювання транзиту безперебійного функціонування енергетичного ринку буде досягнуто.

Розвиток договірної бази між Україною та Європейським Союзом у контексті транзиту енергоносіїв

Співробітництво України з Європейським Союзом як основним споживчим ринком розгорнуто в напрямі поступової економічної інтеграції, посилення надійності та безпеки постачання енергоносіїв, зміцнення стратегічного партнерства. Співпрацю налагоджено в рамках Меморандуму між Україною та Європейським Союзом про взаєморозуміння щодо співробітництва в енергетичній галузі (2005 р.). У рамках виконання Меморандуму 23 березня 2009 року у Брюсселі (Бельгія) проведено спільну міжнародну конференцію ЄС та України з питань модернізації газотранзитної системи України. За результатами конференції було підписано Спільну заяву, в якій визначено засади подальшого співробітництва щодо модернізації та розвитку української ГТС, перспектив її залучення до регіонального енергетичного ринку. В руслі подальшої реалізації основних завдань, задекларованих у Меморандумі, передбачено

укладання Договору про надання консультаційних послуг із розроблення попереднього дослідження Модернізації системи транзиту та підземного зберігання газу в Україні. За результатами тендеру, проведеного Європейським банком реконструкції та розвитку, такий договір було укладено з компанією Mott MacDonald Ltd в лютому 2011 року.

На сьогодні енергетичне співробітництво між Україною та Європейським Союзом здійснюють в рамках [79]: – Угоди про партнерство та співробітництво від 16.06.1994 р., якою започатковано співпрацю у сфері енергетики; – Європейської Енергетичної Хартії від 17.12.1991 р., ратифікованої Україною 06.02.1998 р. Однак проект Протоколу про транзит досі не узгоджено та до його прийняття немає реального зобов'язального механізму гармонізації інтересів між постачальниками, транзитерами та споживачами енергоносіїв; – Плану дій «Україна – ЄС» від 12.02.2005 р., в якому відображено наміри обох сторін щодо посилення енергетичного співробітництва між Україною та ЄС у контексті європейської політики сусідства; – Меморандуму про взаєморозуміння щодо співробітництва у сфері енергетики між Україною та ЄС від 01.12.2005 р., який визнано основним двостороннім документом щодо співробітництва в енергетичній галузі. У Меморандумі передбачено здійснення реформ і спільних заходів для гармонізації енергетичної системи України до системи ЄС, але не прописано зобов'язань до цього; – Спільної Заяви за результатами Спільної міжнародної конференції «ЄС – Україна» щодо модернізації газотранспортної системи України від 23.03.2009 р., яку досі не реалізовано через відсутність державних гарантій від України для отримання позики на модернізацію її газотранспортної системи, відсутність нагальної потреби в модернізації останньої та впевненості у збільшенні обсягу транспортування газу після її завершення; – Договору про Енергетичне співтовариство від 25.11.2005 р., до якого Україну прийнято на засіданні Ради Міністрів Енергетичного співтовариства 18.12.2009 р. Протокол від 24.09.2010 року про приєднання до Енергетичного співтовариства Україною ратифіковано 15.12.2010 р. У цій ініціативі передбачено, що впровадження норм європейського енергетичного законодавства сприятиме розширенню доступу українських експортерів до енергетичних ринків держав-членів ЄС, уможливить безпосередній вихід на кінцевих споживачів, зумовить подальший розвиток та інтеграцію українських енергетичних мереж до європейської системи; – Східноєвропейського партнерства щодо енергоефективності та довкілля, до якого Україна приєдналася 26.11.2009 р. У вказаній ініціативі передбачено створення Фонду Східноєвропейського партнерства у розмірі 100 млн. євро у рамках Європейського банку реконструкції та розвитку. Угоду про внесок між Україною та Європейським банком реконструкції та розвитку стосовно участі України у Фонді Східноєвропейського партнерства з енергоефективності та довкілля підписано 24.02.2011 р.

Залучення України до згаданих європейських ініціатив щодо зміцнення енергетичного співробітництва дає змогу робити висновок про зацікавленість ЄС в Україні як надійному партнері. Проте у вищенаведених ініціативах ЄС, участь у яких бере Україна, визначено загальні, базові напрями співробітництва в енергетичній сфері, які потребують деталізації у конкретних спільних проектах. З огляду на це Україні слід ініціювати вихід на якісно новий рівень двостороннього співробітництва з ЄС в енергетичній галузі. Доцільним у такій площині визнано підписання нової Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, а надалі – підписання базової двосторонньої угоди з ЄС про виконання взаємних зобов'язань в енергетичній сфері.

Перспективи удосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері транзиту між Україною та Європейським Союзом

З урахуванням значення української ГТС у розрізі енергетичної безпеки Європи, а також для забезпечення її надійної та ефективної роботи Україна готова до співпраці з європейськими та російськими партнерами в руслі модернізації ГТС, реконструкції компресорних станцій, відновлення наявних та будівництва нових газопроводів. Ефективність реалізації плану модернізації української ГТС значною мірою залежить від гарантій Європейського Союзу та Російської Федерації щодо маршрутів й обсягів транспортування газу територією України в довгостроковій перспективі.

У поданому на обговорення Європейською Комісією 29 листопада 2000 року документі за назвою «Зелена книга: на шляху до європейської стратегії надійності постачання енергоносіїв» окреслено довгострокову енергетичну стратегію Європейського Союзу, складові якої – диверсифікація, підвищення надійності, екологічна безпека та економічна ефективність енергопостачання до ЄС. Метою енергетичної політики Європи, прийнятої у 2007 році, визначено створення «безпечної та конкурентної енергетичної сфери» [195]. У 2008 році було представлено, а в 2009 році прийнято документ за назвою «Стратегічний огляд енергетики: План дій ЄС щодо енергетичної безпеки та солідарності», в якому названо зусилля, необхідні для реалізації «перших кроків на шляху формування нової європейської енергетичної політики з урахуванням викликів, які, ймовірно, постануть між 2020 і 2050 роками, та для початку процесу пошуку Євросоюзом відповідей на ці довготермінові виклики» [175].

Стратегія сталої, конкурентної та безпечної енергетики має два основні напрями: контроль над зростаючим попитом на енергоносії та управління залежністю від їхнього постачання. Останнє передбачає, зокрема, важливість вибору способу транспортування енергоносіїв та їхніх джерел постачання. Саме у контексті останнього окреслюється вагомість значення європейської програми Inogate, зокрема й для України як впливового транзитера нафти і газу на євразійському енергетичному ринку [49].

Україна є країною-партнером Міжнародної програми співпраці у сфері енергетики Inogate, яку було започатковано в 1995 році як механізм ЄС

для міждержавного транспортування нафти та газу до Європи. Офіційно ця програма є проектом «міжнародного співробітництва між Європейським Союзом, прибережними країнами Чорного та Каспійського морів та сусідніми з ними країнами» [48]. Спочатку співпраця в рамках проекту стосувалась лише нафто- та газопроводів зі Східної Європи та Кавказу до ЄС. Після конференції 2004 р. в Баку (Азербайджан) та Астані (Казахстан) цю програму було трансформовано у більш широке партнерство в енергетичній сфері, що охоплює чотири ключові напрями: посилення енергетичної безпеки; конвергенція енергетичних ринків на основі принципів внутрішнього енергетичного ринку ЄС; підтримання сталого енергетичного розвитку; залучення інвестицій в енергетичні проекти загального та регіонального інтересу [48].

Одна з цілей «Бакинської ініціативи» – це посилення інтеграції енергетичних ринків країн-учасниць з ЄС для створення прозорих енергетичних ринків, перспективних щодо залучення інвестицій, підвищення безпеки та надійності енергопостачання; інші аспекти Ініціативи стосуються транспортування. Країнами-партнерами погоджено гармонізацію законодавчих та технічних стандартів сприяння функціонуванню інтегрованого енергетичного ринку згідно з ЄС та міжнародними правовими та регуляторними нормами; підвищення безпеки та надійності енергопостачання шляхом збільшення та модернізації наявної інфраструктури; заміна старої енергогенеруючої інфраструктури на нову, яка є екологічно досконалою; розвиток нової інфраструктури та впровадження сучасних моніторингових систем; покращення енергопостачання та управління попитом шляхом інтеграції енергоефективних систем; підвищення фінансування комерційно та екологічно життєздатних енергетичних проектів загального інтересу.

Ініціативу реалізують за допомогою чотирьох робочих груп, до яких залучено членів з усіх країн-партнерів: гармонізація правових, регуляторних та інституційних норм для лібералізації ринку; посилення енергетичної безпеки та надійності в транспортних мережах; сталий енергетичний розвиток; залучення інвестицій та сприяння проектам.

З лютого 2009 року низкою спеціальних проектів у рамках програми Inogate передбачено ініціативи щодо покращення безпеки і надійності нафто- та газотранспортних структур, розвиток координованих енергетичних політик у Центральній Азії та сприяння інтеграції ринку й ініціатив сталої енергетики в країнах-партнерах. У проектах, поданих у таблиці 1 Додатку К, визначено пріоритетні напрями розвитку енергетики на найближчі роки, як-от: конвергенцію енергетичних ринків, стабільний енергетичний розвиток, енергетичну безпеку. Залучення України до цих проектів доводить зацікавленість європейської спільноти у посиленні співпраці з важливим транзитером енергоносіїв для реалізації поставлених завдань, а також готовність європейської сторони сприяти вдосконаленню транзитної інфраструктури України.

Так, у рамках цієї програми за технічного сприяння ЄС в Україні продовжується будівництво Метрологічного центру в м. Боярка як філії компанії «Нафтогаз України»; завершено підготовку проекту «Легалізація, сертифікація та комерціалізація Східноєвропейського регіонального центру метрології газу у м. Боярка»; триває підготовка проекту «Техніко-економічне обґрунтування розширення послуг Центру метрології газу у м. Боярка на сферу метрології нафти, нафтопродуктів та зрідженого газу, супутникового моніторингу, оптимізації та контролю за транзитними потоками вуглеводнів і забезпечення навчальної інфраструктури». Введення в експлуатацію Метрологічного центру забезпечить якісний перехід нафтогазового комплексу України на сучасний рівень у питаннях обліку вуглеводнів, уможливить впровадження сучасних високоточних засобів обліку для потреб підприємств Нафтогазу, українських та закордонних замовників.

Серед інших важливих проектів у рамках Inogate варто назвати такі: «Гармонізація технічних стандартів і практик у нафтогазовому секторі країн Східної Європи та Кавказу», за яким було розроблено і погоджено з національними органами стандартизації країн-учасниць оптимальну процедуру гармонізації, вибрано та проведено роботи з гармонізації 20 пріоритетних стандартів, а також відібрано 200 пріоритетних щодо подальшої гармонізації стандартів; «Безпека та надійність магістральної газової транзитної інфраструктури у Східній Європі та на Кавказі», в рамках якого проаналізовано причини аварій на газопроводах, встановлено програмне забезпечення ROAIMS та технічні засоби для системи управління цілісністю газопроводів, проведено тренінги спеціалістів для роботи з таким програмним забезпеченням.

Відзначимо, що у листопаді 2010 року між компанією «Нафтогаз України», ДК «Укртрансгаз» та компанією «E.ON Ruhrgas AG» було підписано Угоду про науково-технічну співпрацю, яка передбачає співробітництво з питань підвищення промислової безпеки та ефективності експлуатації обладнання газотранспортної системи, покращення технологій вимірювання якості й кількості газу, розроблення та гармонізацію норм і стандартів [85].

Виконання зобов'язань у рамках вищенаведених нормативно-правових актів дає підстави стверджувати про активне співробітництво України, зокрема оператора національної газо- та нафтотранспортної системи НАК «Нафтогаз України», з міжнародними інституціями та організаціями з питань постачання і транзиту енергоносіїв територією України. Компанія є членом таких впливових міжнародних організацій, як Газовий центр Європейської економічної комісії ООН, Європейський енергетичний форум, Міжнародний газовий Союз та Європейський союз газової промисловості «Єврогаз», що репрезентує інтегрованість національної транзитної системи до георегіонального енергетичного ринку.

Таким чином, Україна як важливий учасник георегіонального енергетичного ланцюга постачання повинна долучатися до формування та

реалізації основних аспектів регулювання енергетичних ринків, зокрема щодо питань управління послугами з транзиту енергоносіїв для формування георегіонального підходу до вирішення проблеми досягнення енергетичної безпеки.

Адаптація національного законодавства до вимог міжнародних документів, якими регулюють енергетичний ринок, зокрема Генеральної Угоди з Тарифів та Торгівлі, Договору до Енергетичної Хартії, Протоколу з транзиту, та імплементація норм і принципів, визначених у них, є важливою передумовою подальшої інтеграції транзитної системи України до євразійського енергетичного ланцюга постачання. З огляду на зацікавленість в удосконаленні й оптимізації національної транзитної системи, розвиток договірних відносин у цьому напрямі варто констатувати про важливість залучення України до інноваційного ланцюга постачання енергоносіїв на євразійському ринку.

3.3. Алгоритм використання конвергентних принципів управління послугами з транзиту нафти й газу в Україні у контексті участі в СОТ та наближенні до ЄС

Динамічні тенденції розвитку енергетичного ринку та складність його структури, відображеної в схемі євразійського енергетичного ланцюга постачання, детермінують вимогу постійного вдосконалення, доповнення та оптимізації правової бази з питань регулювання міжнародного транзиту. Ефективна реалізація процесу постачання енергоносіїв передбачає багатостороннє погодження та виконання транзитних правил і нормативних актів не лише на національних, але й на регіональному та міжнародному рівнях.

Проведення аналізу внутрішнього законодавства України, міжурядових угод з іншими учасниками продуктово-інноваційного ланцюга постачання на євразійському енергетичному ринку, що продемонстровано в пункті 3.2 роботи, дає підстави стверджувати про відповідність його загальних положень конвергентним принципам управління транзитом енергоносіїв, визначених СОТ (стаття V Генеральної угоди з тарифів та торгівлі, 1994 р.), Договором до Енергетичної Хартії та Протоколом з транзиту, в таких аспектах [184; 187]: 1) забезпечення свободи транзиту нафти й газу трубопроводами, що проходять територією України; 2) встановлення недискримінаційного підходу до реалізації транзиту незалежно від країн-походження та призначення енергетичного продукту; 3) реалізація надійного та безпечного транзиту нафти й газу шляхом використання національної інфраструктури без затримок та обмежень; 4) установа порядку вирішення спорів між країнами-учасницями ланцюга постачання та врегулювання інвестиційної діяльності; 5) сприяння підвищенню енергоефективності та намагання мінімізувати вплив виробництва і використання енергії на навколишнє середовище.

У національних нормативних документах у сфері енергетики визначено на законодавчій основі принципи та норми, зміст яких відповідає задекларованим на міжнародному рівні, а також складає підґрунтя для повноцінної імплементації Україною взятих на себе зобов'язань щодо здійснення транзиту нафти й газу її територією.

Регламентація питань транзиту енергоносіїв у рамках Європейського енергетичного співтовариства та Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС

Важливим кроком у напрямі імплементації конвергентних стандартів у сфері енергетики є приєднання України 2010 року до Європейського енергетичного співтовариства, серед основних переваг вступу до якого слід вказати: – приєднання української газотранспортної та енергетичної систем до європейських; – моніторинг Єврокомісією показників надійності постачання газу на основі звітів держав-членів для отримання неупередженої та якісної оцінки надійності газопостачань; – отримання компетентних консультацій щодо забезпечення надійного постачання газу на основі досвіду держав-членів ЄС у розробленні енергетичної політики та довгострокових енергетичних стратегій.

Водночас у Договорі про заснування Енергетичного Співтовариства не вирішено питання про транзит територією України, а також регламентовано зобов'язання України в разі виникнення проблем з постачанням газу до інших країн-членів надавати допомогу в стабілізації газопостачань, що призведе до зменшення національних резервів газу. У вирішенні цього питання видається перспективним удосконалення механізму управління послугами з транзиту енергоносіїв шляхом реалізації положень Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС з виокремленням у її структурі частини прямо або опосередковано пов'язаних зі сферою транзиту нафти й газу, зокрема економічне та секторальне співробітництво, енергетика тощо.

У розділі Угоди «Економічне та секторальне співробітництво» вміщено положення про умови та часові межі наближення законодавства України до законодавства ЄС, про зобов'язання України щодо реформування інституційної спроможності відповідних органів державної влади і принципи співробітництва між Україною, ЄС та його державами-членами у низці секторів економіки, як-от у співпраці в сфері енергетики [131].

Реалізація положень Угоди про Асоціацію в частині енергетичного співробітництва зумовить запровадження гармонізованого правового режиму для діяльності підприємств означеної галузі на території України та ЄС. Положеннями повинно бути закріплено спільні принципи правового режиму, запозичені з енергетичного законодавства ЄС, а саме – принципи розподілу функцій із видобутку, транспортування, транзиту та кінцевого продажу енергоносіїв, принципи недискримінації, національного поводження з підприємствами сторін, прозорості процедур надання дозволів та ліцензій на видобуток, транспортування та дистрибуції енергоносіїв. При цьому в разі

наявності розбіжностей між правовими режимами, встановленими Угодою та нормами Енергетичного Співтовариства, останні будуть мати більшу правову вагу. Зазначеними положеннями передбачено забезпечити відповідність будь-яких форматів газових врегулювань між Україною та Російською Федерацією європейським стандартам, зокрема щодо запобігання монополізації транзитних і розподільних мереж [144].

Зауважимо, що в частині розгляду питань з транзиту, транспортування і розподілу енергоносіїв, а також розвитку інфраструктури визначено, що сторони повинні вживати всіх можливих заходів для полегшення здійснення транзиту енергоносіїв на або із своєї території, базуючись на недискримінаційному принципі свободи транзиту (незалежно від країни походження товару, прав власності, точок входу/виходу і т.д.), закріпленому в частинах 2,4 та 5 статті V ГАТТ 1994 та статтях 7.1 та 7.3 Договору Енергетичної Хартії. При цьому тарифне та будь-яке інше регулювання з питань реалізації транзиту має бути обґрунтовано відповідно до умов виконання такого транзиту та повинно бути не менш сприятливим, ніж стосовно будь-якої третьої сторони або умов транзиту на власній території [43].

Щодо транспортування і розподілу природного газу, зокрема в питаннях доступу третьої сторони до транзитної інфраструктури, сторонам потрібно адаптувати відповідне регулювання до вимог Директив 2-го та 3-го Енергетичних Пакетів ЄС, які Україна зобов'язалася імплементувати до національного законодавства як член Енергетичного Співтовариства, враховуючи Директиви стосовно умов доступу третіх сторін до передавальної інфраструктури [144].

Запровадження таких принципів буде супроводжуватися реформуванням внутрішніх енергетичних ринків згідно з вимогами Енергетичних Пакетів ЄС й в Україні, й у країнах-членах ЄС з огляду на необхідність юридичної та організаційної відокремленості компаній-операторів передавальної інфраструктури (TSO – transmission system operators) від компаній, що займаються видобуванням (генерацією) та транспортуванням газу (електроенергії). Лише в такому разі можна забезпечити принцип рівного ставлення до всіх сторін, які можуть виявити бажання отримати доступ до енергетичної інфраструктури України, і навпаки [131]. Втім, у ракурсі інвестицій у модернізацію ГТС України дотримання таких принципів ставить під питання можливість створення будь-яких консорціумів з управління ГТС для залучення інвестицій, оскільки вони, аргіогі зрозуміло, будуть ставити у нерівні умови будь-яку іншу сторону, яка не є учасником такого консорціуму. Загалом реалізація визначених норм Енергетичних Пакетів ЄС, хоч і, беззаперечно, буде сприяти зростанню конкуренції на ринку транзиту енергоносіїв, поставить компанії-транзитери у досить складне становище з точки зору інвестування у передавальну інфраструктуру, зважаючи на те, що останні є значним, довгостроковим і залежним від рішень компаній-постачальників щодо майбутніх обсягів транзиту.

Сторони повинні намагатися полегшити взаємне використання газотранспортної системи та газових сховищ і підтримувати режим консультацій (координації зусиль), за можливості, щодо розвитку відповідної інфраструктури, питань торгівлі природним газом, стабільності та безпеки постачання. З огляду на подальшу інтеграцію ринків енергоносіїв кожна сторона зобов'язана враховувати розвиток енергетичних потужностей і передавальних мереж іншої сторони під час розроблення програмних документів стосовно сценаріїв розвитку попиту і пропозиції, інтерконнекторів, енергетичних стратегій та планів розвитку інфраструктури. В розрізі державної політики координація зусиль щодо розвитку енергетичної інфраструктури постає як одна з основних передумов взаємної інтеграції енергетичних ринків ЄС та України, враховуючи можливість довгострокового планування потужностей постачання (генерації) і передавальних мереж на ґрунті взаємних інтересів обох сторін та уніфікації правил доступу третіх сторін до такої інфраструктури і торговельних режимів. Це має значно спростити рух енергоносіїв на ринки та забезпечити уникнення зайвих витрат на розвиток необхідної інфраструктури. Критично важливою такою співпраця видається з точки зору безпеки постачання енергоносіїв, оскільки скоординований розвиток передавальних мереж-інтерконнекторів між Україною та країнами-членами ЄС забезпечить здійснення безперебійного постачання в умовах будь-яких кризових ситуацій (наприклад, газовий конфлікт України та Росії на початку 2009 року) та полегшення торгівлі енергоносіями [146].

В Угоді про асоціацію також визначено принципи врегулювання питань тимчасових заходів та процедур примирення у разі виникнення збоїв у постачанні енергоносіїв; акцентовано на використанні насамперед загальних процедур урегулювання суперечок, не застосуванні будь-яких фінансових санкцій під час вирішення згаданих суперечок, скороченні тривалості процедур; уміщення положення стосовно митних зборів і платежів та кількісних обмежень, транзиту і транспортування, співпраці щодо розвитку інфраструктури, несанкціонованого відбору енергетичних товарів тощо.

У документі також регламентовано створення механізму раннього попередження для закріплення практичних заходів, спрямованих на попередження та швидке реагування на надзвичайні ситуації чи загрозу виникнення надзвичайної ситуації. Це передбачає попереднє оцінювання потенційних ризиків і проблем, пов'язаних із попитом та пропозицією на природний газ і нафту, та попередження і швидку реакцію у разі виникнення надзвичайної ситуації чи загрози виникнення надзвичайної ситуації, тобто ситуації, наслідком якої є значний збій та/або фізичне призупинення постачання природного газу чи нафти між Україною та Європейським Союзом [131].

З огляду на вищезазначене співробітництво в межах Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС з енергетичних питань буде спрямоване на: – підвищення енергетичної безпеки, конкурентоспроможності та сталого

розвитку енергетичного сектора, який важливий для забезпечення економічного зростання, враховуючи створення механізму раннього попередження; – подальшу інтеграцію енергетичних ринків шляхом зближення моделей організації ринку та участі в регіональному енергетичному співробітництві [144].

Укладання міждержавних домовленостей як важливий чинник розвитку ефективної співпраці між учасниками георегіонального ланцюга постачання

Підґрунтям співпраці в руслі імплементації засад ефективного управління транзитом енергоносіїв повинне бути всеохоплювальне партнерство, побудоване на принципах взаємної вигоди, взаємодії, прозорості та прогнозованості, що збігаються з механізмами ринкової економіки та спектром договірних зобов'язань. Повноцінне виконання країнами-учасницями продуктово-інноваційного ланцюга взятих на себе зобов'язань та імплементація конвергентних принципів управління послугами з транзиту нафти й газу, які визначено в законодавчих актах на міжнародному, регіональному та національному рівнях, має бути доповнено розвитком конструктивної договірної співпраці.

Укладання домовленостей між країнами повинне бути спрямоване на налагодження співпраці між сторонами ланцюга постачання, базуватися на нормативно-правових та договірних засадах, сприяти подальшому розвитку законодавчих і практичних аспектів реалізації транспортування нафти й газу до кінцевого споживача та вирішенню конфліктних суперечностей між сторонами. Крім цього, важлива ознака успішної моделі регулювання – це припущення про нейтралітет, що зумовлює можливість відображення інтересів різних сторін у домовленостях та подальшому переговорному процесі. Таким чином, у міждержавних угодах має бути вміщено відповідні положення щодо забезпечення максимально оптимальної вигоди для всіх зацікавлених сторін.

Зауважимо, що для ефективної реалізації транзиту в межах енергетичного ланцюга постачання окреслюється необхідність врегулювання багатьох правових питань, що передбачає узгодження вимог міжнародного права, відповідних наднаціональних та національних правових систем. Зважаючи на потребу систематичної адаптації до ринкових реалій комплексу законодавчих обмежень, вироблення єдиної універсальної угоди щодо регулювання транзиту видається фактично неможливим. Відтак, еволюційність змісту типових угод (model agreements) детермінована вимогою у площині його визначення перегляду та трансформації попередніх моделей регулювання з урахуванням поточної практики й особливостей функціонування ринку.

Для побудови нейтральної моделі укладання домовленостей, а відтак спрощення ведення переговорів з питань реалізації послуг з транзиту енергоносіїв, зокрема транснаціональними трубопроводами, Секретаріатом Енергетичної Хартії за сприяння Консультативно-правової цільової групи

(Legal Advisory Task Force (LATF) в грудні 2003 року було розроблено два варіанти типових угод для використання у переговорному процесі щодо трубопровідного проекту: а) модель міжурядової угоди (model Intergovernmental Agreement (IGA); б) модель підписання Угоди урядом країни, що приймає (Host Government Agreement (HGA)). З 2005 року моделі удосконалювали для приведення їх у відповідність до кращої міжнародної практики та для відображення інтересів усіх учасників енергетичного ланцюга постачання. На сьогодні чинним є друге видання моделей співпраці, прийняте у 2007 році [265].

У першому варіанті – IGA – передбачено укладення єдиної міжнародної домовленості між країнами, залученими до енергетичного ланцюга постачання. У моделі відображено варіант урегулювання за горизонтальним напрямом (horizontal issues), тобто стосовно загалом трубопровідної інфраструктури: визначено умови співпраці, особливості надання прав на використання земельних ділянок, умови гармонізації податкових і тарифних систем, які буде застосовано до проекту, а також питання імплементації трубопровідного проекту [219].

У другому варіанті – HGA – передбачено укладення однієї або декількох домовленостей між кожною з країн, охоплених процесом. У моделі представлено зразок вирішення вертикально орієнтованих питань щодо функціонування проекту на території кожної країни, а також розширене вивчення певних аспектів, розглянутих у межах моделі IGA. Спектр проблемних питань, що врегульовує модель HGA, складають: різні урядові зобов'язання, обов'язки інвесторів, стандарти навколишнього середовища та інші відповідні норми, аспекти відповідальності, термінів виконання та питання, дотичні до сфери реалізації проекту на кожній конкретній території.

Комплексне поєднання обох моделей як взаємозалежних уможливить формування єдиного регулювального пакета документів, підґрунтям побудови положень яких є норми міжнародного права. Відтак передбачено, що з огляду на реалії функціонування євразійського енергетичного ринку укладення міждержавних угод за обраними схемами забезпечить оптимальне регулювання питань, пов'язаних із транзитом та його ризиками.

На нашу думку, для ЄС як споживача енергетичних ресурсів на євразійському ринку доцільним є підписання вищеназваних угод для гарантування енергетичної безпеки та ефективного функціонування всього ланцюга постачання, зокрема транзиту. В цьому контексті для ЄС видається раціональним відмовитися від ролі стороннього спостерігача співпраці між постачальниками і транзитерами щодо забезпечення міжнародних енергетичних відносин у Європі та вимагати надання повноцінного доступу до переговорного процесу між названими його учасниками. Залучення представників ЄС, компетентних у сфері енергетики, до переговорів між Україною і Росією уможливить запобігання досягнення домовленостей із високим кризовим потенціалом, наприклад, через незбалансованість з чинними європейськими нормами, відірваність від ринкових реалій тощо. ЄС

варто повернутися до розгляду пропозиції Європейського парламенту до Єврокомісії від 2 лютого 2009 р., у якій, з-поміж іншого, йдеться про укладання тристоронньої угоди між ЄС, Україною і Росією про транзит російського газу до об'єднання.

Загалом укладення міждержавних домовленостей варто потрактовувати як органічне доповнення розробленої міжнародної нормативно-правової бази і, водночас, реалізацію можливості рівноправного партнерства всіх гравців енергетичного ринку, тобто учасників ланцюга постачання – постачальників, транзитерів і споживачів.

Транспарентність георегіонального енергетичного ланцюга постачання

Утім, неодмінною умовою рівноправності постає вимога безпосереднього доступу до об'єктивної інформації про стан справ в енергетичній сфері впродовж усього технологічного ланцюга «видобуток – транспортування – споживання». Найбільшою мірою це стосується природного газу як особливого виду енергоресурсу з огляду на спеціальні умови його видобутку (необхідність забезпечення відносної безперервності роботи свердловин), транспортування (гарантування рентабельності роботи транспортної інфраструктури) і споживання (цінова політика, сезонні коливання).

У цьому контексті перспективним є запровадження єдиних систем інформування про стан справ в енергетичній сфері через технологічні центри інформування в он-лайн-режимі відповідальних органів на рівні ЄС і національних держав. Крім цього, кожна країна, залучена до міжнародних енергетичних відносин на європейському континенті, в межах чинних європейських стандартів у сфері енергетики зобов'язана забезпечувати інформування про результати своєї діяльності за прикладом Ініціативи прозорості у видобувних галузях (Extractive Industries Transparency Initiative (EITI) 2002 р. Після поширення Ініціативи на сферу транспортування і споживання її реалізація уможливила б формування цілісної і достатньо об'єктивної картини енергетичного ринку – від видобувної свердловини до споживача.

Таким чином, введення систем інформування для підвищення ефективності функціонування енергетичного ланцюга постачання є одним із напрямів упровадження симетричного і недискримінаційного забезпечення прозорості енергетичних відносин на євразійському ринку. Як відомо, непрозорість відносин слугує ускладнювальним чинником стабільного функціонування ринків: зумовлює виникнення загрози енергетичній безпеці всіх учасників. Однак успіх ініціатив із запровадження режимів прозорості залежить від того, наскільки експортери, імпортери та транзитери зможуть діяти на колективних засадах [65].

Напрями розвитку відносин між ЄС, Україною та постачальниками енергетичних ресурсів у сфері транзиту енергоносіїв

Відповідно до виділених сценаріїв та прогнозів використання української транзитної системи у структурі енергетичного ланцюга постачання на євразійському ринку та на ґрунті матеріалів, поданих в Оновленій Енергетичній стратегії України на період до 2030 р., з огляду на проходження в короткостроковій і середньостроковій перспективі територією України одного з ключових шляхів транзиту газу та нафти до Європи окреслюється необхідність розвитку енергетичних відносин у сфері транзиту енергоносіїв за такими напрямками [90; 207]:

1) транзит газу, успішний за таких умов: а) модернізація діючої газотранспортної системи, відновлення зношеного устаткування, загальне підвищення операційної ефективності транспортування для забезпечення транзиту значних обсягів газу з урахуванням зростаючих вимог ринку; б) у разі зниження обсягів транспортування незадіяні під час транзиту та транспортування об'єкти ГТС може бути виведено з експлуатації з можливістю подальшого використання їхніх основних фондів для тих ділянок ГТС, що функціонують; в) реалізація диверсифікаційного проекту «Білий потік» як доповнювального щодо Південного енергетичного коридору;

2) транзит нафти, який передбачає використання нафтопроводів, що діють, та введення в експлуатацію нафтопроводу «Одеса – Броди– Плоцьк» як структурної складової реалізації Євразійського нафтотранспортного коридору;

3) гарантування стабільності енергопостачання до ЄС на основі експлуатації газових сховищ на території України (найбільших у Європі після Росії), а також формування у майбутньому стратегічного нафтового резерву;

4) удосконалення міждержавної договірної бази та участь у переговорному процесі між постачальниками та споживачами.

У сфері дослідницької діяльності та інновацій Україна як енергетичний партнер ЄС та основних країн-постачальників, насамперед Російської Федерації, може запропонувати спільні проекти щодо побудови дослідницьких центрів, що забезпечить роботу єдиного ринку знань, дослідницької діяльності та інновацій. У такому контексті важливим є розширення наукових досліджень в галузі енергозбереження.

Слід зауважити, що в Україні триває реалізація заходів у напрямі технологічного вдосконалення національної транзитної інфраструктури для досягнення рівня європейських стандартів. Так, відповідно до положень Меморандуму про співробітництво в енергетичній сфері від 01.12.2005 р. між ЄС та Україною у рамках вимог щодо реструктуризації НАК «Нафтогаз України» визначено доцільність опрацювання проекту створення окремого незалежного оператора магістральних газопроводів і групи західноукраїнських підземних сховищ газу та його функціонування за загальноєвропейськими стандартами (єдині тарифи, рівний доступ, відкритість інформації про роботу у поточному, кварталному і річному

форматах) з огляду на можливість таким чином забезпечити прозорість системи транзиту, а також ефективно використовувати підземні сховища для балансування енергопостачання на лінії «схід-захід», що, відтак буде сприяти технологічному вдосконаленню транзитного маршруту.

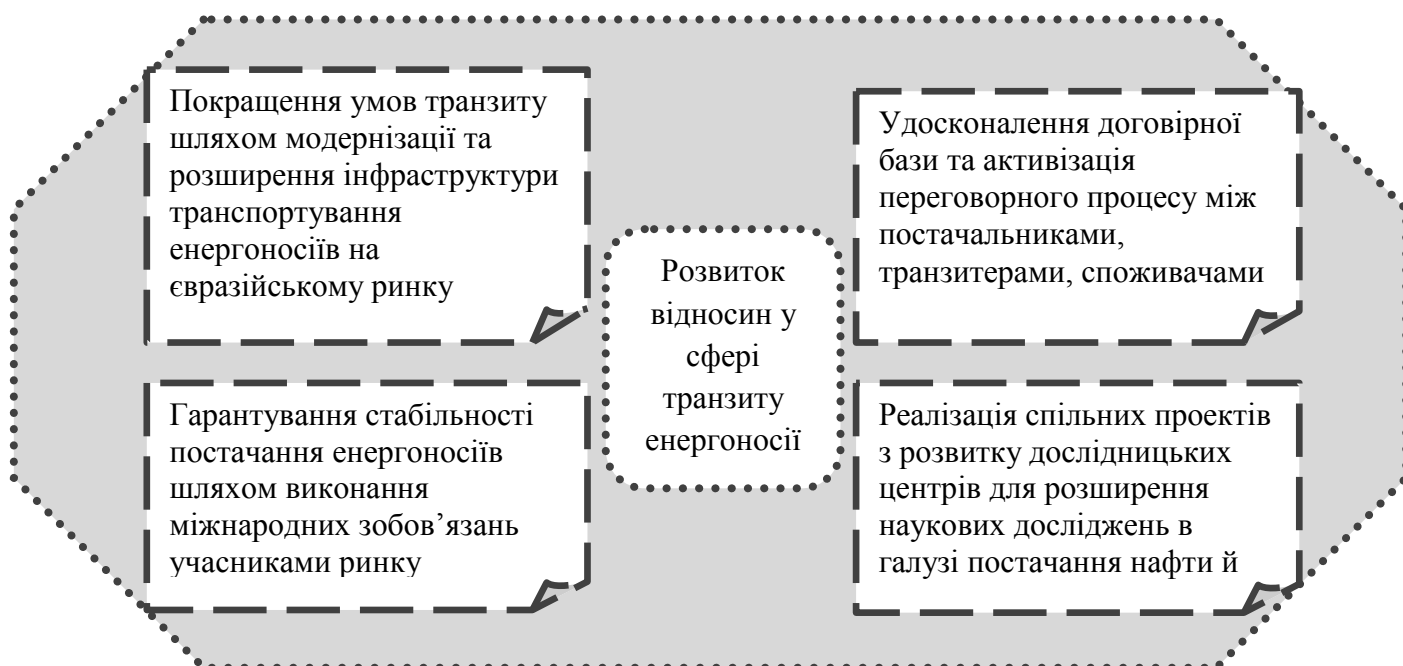


Рис. 3.2. Напрями розвитку відносин між ЄС, Україною та постачальниками енергетичних ресурсів у сфері транзиту енергоносіїв

Джерело: складено автором.

На виконання вимог Європейського Союзу у порядку ведення обліку нафти передбачено будівництво вузлів обліку нафти у системі магістральних нафтопроводів. Прогнозовано, що реалізація такого проекту дасть змогу підвищити достовірність обліку нафти, забезпечити визначення якісних показників нафти відповідно до положень міжнародних стандартів, посилити оперативність роботи нафтотранспортної системи [19]. Крім того, впродовж останніх років триває процес активної модернізації систем зв'язку як обов'язкової складової магістральних нафтопроводів, що призначена для забезпечення надійності зв'язку автоматизованих систем управління технологічними процесами. Використання мережі технологічного зв'язку ВАН «Укртранснафта» уможлиблює надання послуг з передавання даних, ADSL-доступ до мережі Інтернет, обслуговування телекомунікаційного обладнання, надання каналів електрозв'язку, надання послуг фіксованого телефонного зв'язку, обслуговування кабельних ліній зв'язку [17].

Такі заходи як вияв технологічних інноваційних процесів позитивно позначаються на конкурентних позиціях України як важливого учасника євразійського продуктово-інноваційного ланцюга постачання. Проте слід звернути увагу і на спектр прикладів нетехнологічних нововведень у процес транспортування енергетичних ресурсів, як-от заходи з удосконалення систем управління, зв'язку, реалізації екологічних засад процесу енергопостачання.

Алгоритм імплементації конвергентних принципів управління послугами з транзиту енергоносіїв

Алгоритм імплементації конвергентних принципів управління послугами з транзиту енергоносіїв у процесі реалізації продуктивно-інноваційного ланцюга постачання на євразійському ринку необхідно реалізовувати на ґрунті комплексного багатостороннього співробітництва в таких сферах:

- розроблення та імплементація стратегій, прогнозів і сценаріїв енергетичної політики, покращення системи збирання статистики в секторі енергетики шляхом своєчасного обміну даними, що стосуються енергетичних балансів та енергетичних потоків, на основі кращих міжнародних практик, а також розвитку інфраструктури;

- запровадження ефективних механізмів для вирішення потенційних кризових ситуацій в енергетичному секторі;

- модернізація і розширення наявних об'єктів суспільно важливої енергетичної інфраструктури, враховуючи такі найбільш значущі напрями: покращення інфраструктурних потужностей енергетичних передавальних мереж; поступова інтеграція української та європейської енергетичних мереж; повне відновлення транзитної енергетичної інфраструктури та встановлення транскордонних вимірювальних систем на кордонах України; розвиток нової енергетичної інфраструктури для диверсифікації джерел енергоносіїв, постачальників, маршрутів транспортування;

- розширення та зміцнення довгострокової стабільності та безпеки торгівлі енергоносіями, а також їхнього транзиту, розвідки, видобування, перероблення, виробництва, передавання, розподілу і маркетингу або продажу енергетичних матеріалів чи продуктів відповідно до міжнародних правил;

- досягнення сприятливого і стабільного інвестиційного клімату шляхом вирішення інституційних, правових, фіскальних та інших умов, а також заохочення взаємних інвестицій в енергетику на недискримінаційній основі.

Отже, ефективне функціонування транзиту в структурі євразійського енергетичного ланцюга постачання детерміноване розвитком багатосторонніх договірних відносин між учасниками ринку, імплементацією міжнародних конвергентних норм і принципів у сфері транзиту. Потреба надійного постачання енергетичних ресурсів в умовах розширення кількісних та якісних параметрів ринку актуалізує вимогу вдосконалення та оптимізації механізмів управління транзитними потоками газу й нафти для врегулювання практичних питань функціонування інфраструктури з транспортування нафти й газу. Успішна реалізація визначених напрямів розвитку відносин між учасниками енергетичного ринку в сфері транзиту передбачає впровадження практики укладання міждержавних домовленостей за умови прозорості відносин в енергетичній сфері.

ВИСНОВКИ

Розвиток третинного сектора економіки характеризується стабільним нарощуванням масштабів торгівлі та поступовим формуванням послуго-орієнтованих національних економік. Особливостями інтернаціоналізації міжнародного ринку послуг на сучасному етапі є розширення його географічних (активізація участі країн, що розвиваються) та класифікаційних (поява нових видів послуг) вимірів. Основні передумови динамічного розвитку глобального сектора послуг – це: 1) піднесення на якісно новий рівень процесів, що притаманні міжнародним економічним відносинам загалом (інтернаціоналізація та лібералізація світової економіки, поглиблення міжнародного поділу праці, розвиток інтеграційних зв'язків, розширення процесу транснаціоналізації); 2) удосконалення форм та методів міжнародної торгівлі товарами і послугами на ґрунті оперативного впровадження досягнень науково-технологічної революції; 3) вихід виробничої діяльності за межі національних кордонів як вияв інтернаціоналізації ділової активності; 4) якісні трансформації розвитку глобального ринку послуг шляхом становлення інноваційної конкуренції.

Поглиблення та диверсифікація глобального поділу праці сприяли формуванню системи глобальних ланцюгів, функціонування яких детерміноване використанням глобальних джерел економічного розвитку. Розширення виробничої інфраструктури і потужностей для оптимального та ефективного використання факторів виробництва уможливорює розвиток єдиної транспортної системи як інтегрованої складової глобального ланцюга виробництва та розподілу продукту, що увиразнює конвергенцію сфери послуг і промисловості. Функціонуванню глобальних ланцюгів постачання властива активізація посередницької складової у формі транспортних систем, розвитку яких притаманна тісна взаємозалежність з географічними напрямками реалізації вартісних ланцюгів. Структуру глобальної транспортної системи деталізовано за видами транспорту, застосування яких доцільне під час її реалізації за такими категоріями: морська, повітряна, залізнична, автотранспортна, трубопровідна.

Реалізація глобального продуктово-інноваційного ланцюга постачання на енергетичному ринку передбачає використання транспортної системи для переміщення нафти й газу від постачальника до кінцевого споживача у комплексній взаємодії всіх структурних елементів ринку за умов упровадження технологічних та організаційно-економічних інновацій. Транзит, як своєрідний зв'язувальний елемент глобальної системи постачання, пов'язаний з реалізацією процесу перетину енергетичним ресурсом, що походить з однієї країни (експортера), території іншої країни (транзитера) шляхом експлуатації відповідної транзитної інфраструктури. Інноваційними вимірами сфери послуг з транзиту енергоносіїв є такі, як: транзит нових видів енергетичних ресурсів, наприклад, скрапленого газу та різних сортів нафти;

диверсифікація і технічна модернізація маршрутів транзиту, використання нових видів транспортної інфраструктури; розширення країн-постачальників та споживачів; реалізація нових форм взаємодії між учасниками ринку шляхом багатостороннього співробітництва.

Геоeкономічна роль України як країни-транзитера енергоносіїв детермінована спектром чинників, систематизованих у матриці SWOT-аналізу, комплексне дослідження яких у георегіональному вимірі дає підстави констатувати про важливість національної інфраструктури з транзиту для ефективного функціонування євразійського енергетичного ланцюга постачання. Газо- та нафтотранспортна системи України мають значні конкурентні переваги з точки зору географічної та інфраструктурної складових (наявність розвиненої мережі трубопроводів на шляху передавання енергоносіїв від видобувних до споживчих регіонів), а також аспектів енергетичної безпеки (функціонування мережі газосховищ як гаранта безперебійного та надійного постачання). Проте заповнення й експлуатація національних транзитних потужностей на сьогодні є недостатніми (газо- та нафтотранспортну системи використовують на 47 % і 30 % відповідно). Україна має реальні можливості збереження високого рівня використання транзитних потужностей та у майбутньому збільшення обсягів транзиту енергоносіїв, забезпечення надійного та безперебійного постачання енергетичних ресурсів, розширення ринків постачання нафти й газу. Реалізація такого розвитку можлива за умов інтенсифікації співпраці України зі споживачами та постачальниками, удосконалення нормативно-правового і договірної забезпечення транзиту енергоносіїв територією України, участі у диверсифікаційних інфраструктурних проектах на георегіональному рівні.

Міжнародний ланцюг постачання енергоносіїв на євразійському ринку, який сформовано на основі дослідження тенденцій розвитку ринку за методикою п'яти сил Портера, передбачає виокремлення таких основних учасників структурних рівнів ланцюга постачання, як: постачальники апстріму (Російська Федерація, Норвегія, Алжир, Туркменістан, Казахстан, Іран), країни-транзитери мідстріму (Україна, Туреччина, Румунія, Білорусь, Грузія, Болгарія), споживачі даунстріму (країни Європейського Союзу). Розширення кола експортерів енергетичних ресурсів до Європейського Союзу призводить до збільшення країн-транзитерів енергетичних ресурсів, що у свою чергу зумовлює необхідність удосконалення транзитної інфраструктури України для забезпечення національних конкурентних переваг.

Компаративний аналіз системи постачання енергоносіїв країн-транзитерів (Україна, Болгарія, Грузія та Туреччина) проведено у площині дослідження технічних інфраструктурних аспектів, тарифних умов та управлінської складової в рамках аналізу впливу диверсифікаційних процесів євразійського ланцюга постачання на послуги з транзиту в Україні. Незважаючи на наявні переваги України за рівнем розвиненості мережі газо- і нафтопроводів, а також за розмірами тарифів за транзит енергоносіїв, варто виділити загрозу втрати вітчизняних позицій на користь Туреччини, Болгарії, Грузії унаслідок

суттєво нижчих реальних перспектив залучення України до нових диверсифікаційних маршрутів постачання нафти й газу на євразійському ринку.

На ґрунті опрацьованих результатів наукових пошуків у сфері транзиту щодо питання впливу трубопровідних проектів на енергетичну безпеку та ринкову владу країн-учасниць євразійського енергетичного ланцюга постачання доведено, що: 1) унаслідок диверсифікації маршрутів постачання енергетичних ресурсів до країн ЄС відбувається трансформація євразійського енергетичного ланцюга постачання; 2) експлуатація таких трубопровідних проектів, як «Південний потік» та «Північний потік», має майже ідентичні ефекти щодо розподілу ринкової влади між країнами енергетичного ринку та посилює конкурентні позиції Росії порівняно з Норвегією та Нідерландами; 3) максимальне використання «Північного Потoku» в разі відмови від наявних маршрутів спричинить погіршення ситуації з ризиками постачання газу для всіх країн-членів ЄС; 4) робота трубопроводу «Набукко» уможливить посилення ринкової влади постачальників із Середнього Сходу та Каспійського регіону, а відтак зменшення ринкової влади Росії.

З урахуванням комплексного і динамічно мінливого характеру проблем енергетичного ринку міжнародно-правова база з питань регулювання міжнародного транзиту енергоносіїв потребує доопрацювання та доповнення, особливо з огляду на багатосторонній характер енергетичних ланцюгів постачань. Стратегічним пріоритетом системної оптимізації механізму регулювання сферою послуг з транзиту енергетичних ресурсів на євразійському ринку визначено укладення міждержавних домовленостей, які сприятимуть посиленню співробітництва між національними органами регулювання країн-учасниць енергетичного ланцюга постачання на засадах рівноправності та балансу інтересів. Оптимізацію системи регулювання послуг з транзиту енергетичних ресурсів на євразійському ринку потрібно реалізовувати на таких рівнях: регіональному (шляхом удосконалення наявних нормативно-правових документів, зокрема Договору до Енергетичної Хартії, Протоколу з транзиту); міждержавному (завдяки розвитку договірної бази з країнами-постачальниками, транзитерами та споживачами енергетичних ресурсів); національному (через удосконалення та приведення у відповідність національної правової бази з питань транзиту до міжнародних та регіональних норм і принципів). Міждержавні домовленості може бути укладено за двома моделями – модель міжурядової угоди та модель угоди уряду приймаючої країни, які у комплексі формують єдиний регулюючий пакет документів, положення якого базуються на нормах міжнародного права.

Зміцнення співпраці між учасниками георегіонального енергетичного ринку ґрунтується на загальних, базових напрямках співробітництва та потребують деталізації у конкретних спільних проектах. З огляду на це Україні слід ініціювати вихід на якісно новий рівень багатостороннього співробітництва з ЄС та постачальниками в енергетичній галузі шляхом

активізації системи переговорів для укладення багатосторонніх домовленостей. Доцільним у такій площині визнано створення єдиного правового поля для учасників ланцюга постачання за моделлю: постачальник – транзитер – споживач. Нормативно-правові умови та принципи співпраці учасників продуктово-інноваційного ланцюга постачання енергетичних ресурсів на євразійському ринку, за умови їхньої повноцінної імплементації всіма сторонами, повинні сприяти досягненню енергетичної безпеки країн.

Алгоритм імплементації міжнародних стандартів щодо підвищення надійності постачання енергетичних ресурсів можливий за такими напрямками: покращення умов транзиту газу й нафти шляхом модернізації транзитної системи та розширення маршрутів транспортування; гарантування стабільності енергопостачання; удосконалення договірної бази й ведення переговорів між постачальниками, транзитерами та споживачами; реалізація спільних проектів щодо розвитку дослідницьких центрів. Удосконалення національного законодавства України та розвиток системи багатосторонніх переговорів у межах євразійського продуктово-інноваційного ланцюга постачання на основі імплементації задекларованих конвергентних принципів управління послугами з транзиту енергоносіїв мають бути спрямовані на забезпечення сталого розвитку енергетичного сектору, підвищення енергетичної безпеки, подальшу інтеграцію енергетичних ринків шляхом зближення моделей організації ринку та участі у георегіональному енергетичному співробітництві.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аблов А. С. Транзит як форма міжнародної торгівлі послугами : дис. ... канд. екон. наук : 08.05.01 / Андрій Сергійович Аблов ; НАН України. Інститут світової економіки і міжнародних відносин. – К., 2006. – 213 с.
2. Абрамян Е. Глобализация в современном мире / Е. Абрамян // Международная экономика / [гл. ред. Ю. Пискулов]. – 2007. – № 5. – С. 4–12.
3. Андрушкевич Ф. Природа та сутність глобалізаційних змін сучасного світу // Гілея: науковий вісник : зб. наук. праць / [гол. ред. Вашкевич В. М.]. – К. : Вид-во НПУ ім. М. П. Драгоманова, 2010. – Вип. 32. – С. 143–149.
4. Ареф'єва О. В. Особливості інноваційної діяльності у сфері послуг / О. В. Ареф'єва, С. В. Зарубанний // Актуальні проблеми економіки / [гол. ред. Єрмошенко М. М.]. – 2008. – № 6 (84). – С. 120–126.
5. Балаева А. Сфера услуг в мировой экономике: тенденции развития / А. Балаева, М. Предводителева // Мировая экономика и международные отношения / [гл. ред. Рябов А. В.]. – 2007. – № 3. – С. 23–28.
6. Барабаш І. Стратегія та економічні аспекти диверсифікації постачання нафти в Україну [Електронний ресурс] / І. Барабаш // Економічний Часопис – XXI / [гол. ред. Соскін О. І.]. – 2001. – №7–8. – Режим доступу : <http://soskin.info/ea/2001/7-8/20010783.html>.
7. Бараннік В. О. Європейський енергетичний ринок та перспективи України [Електронний ресурс] / В. О. Бараннік, М. Г. Земляний, А. І. Шевцов. – Режим доступу : <http://www.db.niss.gov.ua/docs/energy/111.pdf>.
8. Белл Д. Грядущее постиндустриальное общество. Опыт социального прогнозирования / Д. Белл, В. Л. Иноземцев ; [пер. с англ.]. – М. : Academia, 1999. – 776 с.
9. Біла С. О. Удосконалення державного управління ринку транспортно-транзитних послуг в Україні / С. О. Біла // Держава та регіони. Серія: Державне управління / [гол. ред. Мордвінов О. Г.]. – 2007. – № 1. – С. 16–18.
10. Білорус О. Г. Глобальні трансформації торгівлі : монографія / О. Г. Білорус, В. І. Власов. – К. : ННЦ ІАЕ, 2008. – 228 с.
11. Блудова Т. Глобалізація транспортної системи та поняття «транзитний потенціал країни» / Т. Блудова // Економіка України / [гол. ред. Ю. В. Старікова]. – 2006. – № 10. – С. 73–78.
12. Блудова Т. В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток / Т. В. Блудова ; Рада нац. безпеки і оборони України, Нац. ін-т проблем міжнародної безпеки ; [відп. ред. С. І. Пирожков]. – К., 2006. – 274 с.
13. Бойко О. В. Організаційно-економічні умови функціонування транспортного ринку / О. В. Бойко // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво / [гол. ред. Порожня В. М.]. – 2010. – № 6. – С. 5–10.
14. Бойко О. В. Розвиток ринку транспортних послуг як чинник прискорення інтеграційних процесів / О. В. Бойко // Держава та регіони.

Серія: Економіка та підприємництво / [гол. ред. Порохня В. М.]. – 2012. – № 4. – С. 32–37.

15. Брижань І. А. Концепція використання ланцюгів доданої вартості в умовах створення конкурентоспроможної національної економіки / І. А. Брижань, Г. А. Жучкова // Економіка і регіон. Науковий вісник ПолтНТУ / [гол. ред. Онищенко В. О.]. – 2008. – № 4 (19). – С. 175–179.

16. Бурлака В. Г. Світовий газовий сектор і газотранспортна система України / В. Г. Бурлака // Актуальні проблеми економіки / [гол. ред. Єрмошенко М. М.]. – 2010. – № 12. – С. 26–32.

17. Відкрите акціонерне товариство «Укртранснафта». Модернізація систем зв'язку [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrtransnafta.com/ua/activity_of_company/project/modernization/.

18. Відкрите акціонерне товариство «Укртранснафта». Проект ЄАНТК [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrtransnafta.com/ua/activity_of_company/project_eantk/.

19. Відкрите акціонерне товариство «Укртранснафта». Реалізація першого етапу будівництва вузлів обліку нафти [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrtransnafta.com/ua/activity_of_company/project/account_of_oil/.

20. Вітренко Ю. Економічне обґрунтування розрахунку ставки транзиту газу та вартості імпортного газу / Ю. Вітренко // Дзеркало тижня. – 19–25 січня 2008. – № 2. – С. 25–31.

21. Власов В. І. Періодизація глобалізації у поглядах західних дослідників / В. І. Власов // Гілея: науковий вісник : зб. наук. праць / [гол. ред. Вашкевич В. М.]. – К. : Вид-во НПУ ім. М. П. Драгоманова, 2004. – С. 286–292.

22. Галахов В. И. Эволюция и периодизация развития транспорта / В. И. Галахов // Мир транспорта. – 2004. – № 4. – С. 4–15.

23. Правове регулювання газової сфери та нафтопостачальної сфери у Європейському Союзі та в Україні / С. В. Голікова, В. Г. Дідик, О. С. Матвійчук, Н. І. Соколовська, О. О. Шах ; [за заг. ред. Дідика В. Г.]. – К. : Центр учбової літератури, 2007. – 148 с.

24. Голюк В. Я. Транзитивний потенціал України в умовах розвитку світового ринку нафти / В. Я. Голюк // Світогосподарські пріоритети України. – К., 2005. – С. 84–93.

25. Горнопольцева А. О. Трансформація природи міжнародного ринку послуг в умовах глобалізації / А. О. Горнопольцева // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво / [гол. ред. Порохня В. М.]. – 2007. – № 4. – С. 266–269.

26. Грищенко І. Формування конкурентного середовища на ринку послуг України / І. Грищенко // Вісник Київського національного торговельно-економічного університету / [гол. ред. А. А. Мазаракі]. – 2007. – № 5. – С. 163–166.

27. Деделюк К. Ю. Аспекти регулювання транзиту енергоносіїв в рамках СНД / К. Ю. Деделюк // Актуальні проблеми міжнародних відносин : зб. наук. праць / [гол. ред. В. В. Копійка]. – К. : Київський національний університет ім. Тараса Шевченка. Інститут міжнародних відносин, 2013. – Вип. 113. Ч. 2. – С. 205–213.

28. Деделюк К. Ю. Еволюція теоретичних підходів інновацій у сфері послуг / К. Ю. Деделюк // Организационно-экономические проблемы регионального развития в современных условиях : материалы Международной научно-практической конференции молодых ученых, аспирантов и студентов (29 апреля 2011 г., г. Симферополь) / [ред. : С. В. Климчук, М. Г. Никитина, В. В. Побирченко и др.] – Симферополь : Таврический национальный университет им. В. И. Вернадского, 2011. – С. 98–99.

29. Деделюк К. Ю. Євро-Азійський нафтотранспортний коридор як шлях інноваційного розвитку транзитного потенціалу України / К. Ю. Деделюк // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. Серія: Міжнародні відносини / [гол. ред. Є. Б. Тихомирова]. – Луцьк : ВНУ ім. Л. Українки, 2011. – 20 (217). – С. 140–144.

30. Деделюк Е. Ю. Инновации в сфере услуг как элемент конкурентоспособности в условиях рыночной экономики / Е. Ю. Деделюк // Проблемы и перспективы развития инновационно-креативной экономики : сборник материалов по итогам Третьей международной научно-практической онлайн-конференции (27–30 июля 2011 г., г. Москва) / [под общей ред. проф. О. Н. Мельникова] / [Электронный ресурс]. – М. : Креативная экономика, 2011. – С. 198–205. – Режим доступа : http://www.creativeconomy.ru/wp-content/uploads/2011/11/CE_Conf_2011_site.pdf.

31. Деделюк К. Ю. Компаративний аналіз інновацій у сфері послуг та у матеріальному виробництві // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. Серія: Міжнародні відносини / [гол. ред. Є. Б. Тихомирова]. – Луцьк : ВНУ ім. Л. Українки, 2011. – 21 (218). – С. 147–151.

32. Деделюк К. Ю. Компаративный анализ транзитных систем по поставкам энергетических ресурсов в Европейский Союз / К. Ю. Деделюк // Экономика и предпринимательство / [гл. ред. Горин С. В.]. – Москва, 2013. – № 11 (40). – С. 79–83.

33. Деделюк К. Ю. Особливості інноваційного розвитку послуг із транзиту енергоносіїв в Україні / К. Ю. Деделюк // Формування ринкових відносин в Україні : зб. наук. праць / [наук. ред. І. Г. Манцуров]. – К., 2012. – Вип. 3 (130). – С. 78–82.

34. Деделюк К. Ю. Передумови та переваги глобалізації сфери послуг / К. Ю. Деделюк // Економіка та менеджмент: перспективи розвитку : матеріали доповідей Міжнародної науково-практичної конференції

(18-20 травня 2011 р., м. Суми) : у 2 т. / [за заг. ред.: О. В. Прокопенко, М. Ю. Троян]. – Суми : СумДУ, 2011. – Т. 1. – С. 43–44.

35. Деделюк К. Ю. Перспективи використання транзитної інфраструктури України в контексті споживання енергетичних ресурсів ЄС / К. Ю. Деделюк // Вісник Тернопільського національного економічного університету : наук. журн / [гол. ред. А. Мельник]. – Тернопіль : ТНЕУ ; Вид-во «Економічна думка», 2013. – Вип. 2. – С. 135–141.

36. Деделюк К. Ю. Підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України в умовах Зони Вільної Торгівлі з Європейським Союзом / К. Ю. Деделюк // Участь України в зонах вільної торгівлі: стан, проблеми, перспективи : матеріали Міжнародної наукової конференції (17–18 листопада 2011 р., м. Київ). – К., 2011. – С. 87–88.

37. Деделюк К. Ю. Позиціонування України як країни-транзитера на євразійському ринку нафти / К. Ю. Деделюк // Сучасні тенденції міжнародних відносин: політика, економіка, право : зб. матеріалів II щорічної Міжнародної науково-практичної конференції (11–12 квітня 2013 р., м. Львів) / [рец. : І. С. Бик, М. М. Микієвич, Н. В. Антонюк, І. М. Грабинський]. – Львів : DPI, 2013. – С. 125–132.

38. Деделюк К. Ю. Сфера послуг як важливий елемент інноваційного прориву / К. Ю. Деделюк // Научное наследие Саймона Кузнеця и перспективы развития глобальной и национальных экономик в XXI веке : программа и анотации Международного научного симпозиума посвященного 110-летию со дня рождения С. Кузнеця (25–27 мая 2011 г., г. Киев). – К., 2011. – С. 53–54.

39. Деделюк К. Ю. Транзитні послуги у структурі ланцюга постачання енергетичних ресурсів / К. Ю. Деделюк // Молода наука Волині: пріоритети та перспективи досліджень : матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції студентів та аспірантів (14–15 травня 2013 р., м. Луцьк) : у 2 т. – Луцьк : Східноєвроп. нац. ун-т ім. Л. Українки, 2013. – Т. 1. – С. 51–53.

40. Державний комітет статистики України: статистичний щорічник України за 2003 рік / [за ред. О. Г. Осауленка]. – К. : Консультант, 2004. – 632 с.

41. Диверсифікація поставок нафти до України: актуальність, проблеми, шляхи їх вирішення : аналітична доповідь Центру Разумкова // Національна безпека і оборона / [ред. Л. Шангіна]. – № 6. – 2009. – С. 26–37.

42. Договор к Энергетической Хартии и связанные с ним документы. Правовая основа для международного энергетического сотрудничества [Електронний ресурс] / Секретариат Энергетической Хартии, 2004. – 253 с. – Режим доступа : http://www.encharter.org/fileadmin/user_upload/document/RU.pdf.

43. Договор к Энергетической Хартии: путь к инвестициям и торговле для Востока и Запада / [под ред. Т. Вальде – англ. изд. ; А. Конопляника – рус. изд.]. – М. : Междунар. отношения, 2002. – 632 с.

44. Дудченко О. Енергетичні пріоритети України в Чорноморсько-Каспійському регіоні. Аналітична записка до Секретаріату Президента [Електронний ресурс] / О. Дудченко. – Режим доступу : www.niss.od.ua/p/257.doc.
45. Дынкин А. А. О перспективах глобального инновационного развития / А. А. Дынкин // Вестник Российской Академии Наук / [гл. ред. В. Е. Фортов]. – 2009. – № 3. – Том 79. – С. 202–206.
46. Дюмулен И. И. Международная торговля услугами / И. И. Дюмулен. – М. : ЗАО «Издательство «Экономика», 2003. – 315 с.
47. Економічна енциклопедія : у 3 т. / [редкол. : ... С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін]. – К. : Вид-чий центр «Академія», 1995. – Т. 3. – 1995. – 952 с.
48. Энергетический портал. Проекты Inogate [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.inogate.org/index.php?option=com_inogate&view=projects&Itemid=75&lang=ru.
49. Єрьоменко А. Транзит енергоносіїв: по-європейськи чи, як колись, «по-братьськи» [Електронний ресурс] / А. Єрьоменко // Дзеркало тижня. – 27 червня 2002. – № 24. – Режим доступу : http://gazeta.dt.ua/ECONOMICS/tranzit_energonosiyiv_po-evropeyski_chi,_yak_kolis,_po-bratski.html.
50. Заблоцька Р. О. Світовий ринок транспортних послуг / Р. О. Заблоцька // Актуальні проблеми міжнародних відносин : зб. наук. праць. / [гол. ред. Л. В. Губерський]. – К. : КНУ ім. Тараса Шевченка. Інститут міжнародних відносин, 2007. – Вип. 66. Ч. 2. – С. 94–99.
51. Заблоцька Р. О. Кон'юнктура світового ринку послуг : навч. посіб. / Р. О. Заблоцька. – К. : Видавничо-поліграфський центр «Київський університет», 2011. – 303 с.
52. Земляний М. Г. Транзит та постачання газу в Україну. Реалії і перспективи [Електронний ресурс] / М. Г. Земляний, Т. В. Рязова. – Режим доступу : <http://www.db.niss.gov.ua/docs/energy/PostGaz1.pdf>.
53. Иванов Н. Н. Сфера услуг как объект исследования и управления / Н. Н. Иванов. – СПб. : Изд-во СПбГУЭФ, 2000. – 21 с.
54. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій. Питання транзиту, транспортування і розділення енергоносіїв та розвитку інфраструктури [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ier.com.ua/ua/Ukraine_EU_project/materials/AA_title_4/energy_trading/transit/.
55. Калачова І. В. Статистика послуг: концептуальні основи реформування / І. В. Калачова // Статистика України. – 2001. – № 4. – С. 24–28.
56. Каминская Н. В. Современные тенденции в развитии территориальной структуры международной торговли сжиженным природным газом / Н. В. Каминская // Вестник Московского университета. Серия 5. География / [гл. ред. Касимов Н. С.]. – 2010. – № 2. – С. 33–38.

57. Карпов В. М. Транспортна інфраструктура в зовнішньоекономічній діяльності України / В. М. Карпов // Формування ринкових відносин в Україні : зб. наук. праць / [наук. ред. І. Г. Манцуров]. – К., 2012. – Вип. 10 (137). – С. 98–104.
58. Качелин А. Стратегическое партнерство в газовой сфере / А. Качелин // Экономист / [гл. ред. П. А. Игнатовский]. – Москва, 2006. – № 9. – С. 60–66.
59. Кельдер Т. Л. Міжнародний ринок послуг: тенденції та проблеми розвитку / Т. Л. Кельдер, Н. С. Венгерська // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2011. – № 5. – С. 33–37.
60. Киреев А. П. Международная экономика : учеб. пособие : в 2 ч. / А. П. Киреев. – М. : Междунар. отношения, 1998. – Ч.1. : Международная микроэкономика: движение товаров и факторов производства. – 1998. – 416 с.
61. Кликич Л. М. Эволюция сферы услуг: проблемы методологии и анализ / Л. М. Кликич. – Уфа : БГАУ, 2004. – 172 с.
62. Коваленко Ю. Теоретичні аспекти сутності послуги і її види / Ю. Коваленко // Вісник Київського національного торговельно-економічного університету / [гол. ред. Мазаракі А. А.]. – К., 2012. – № 2 (82). – С. 38–46.
63. Козик В. В. Інновації: сутність і трактування поняття, міжнародний досвід і Україна / В. В. Козик, В. П. Манзій, О. Б. Тарасовська // Інвестиції: практика та досвід / [гол. ред. Клименко Л. П.]. – 2008. – № 11. – С. 7–12.
64. Коноплянік А. А. Российско-украинский газовый спор: размышления по итогам Соглашения от 4 января 2006 г. (в свете формирования цен и тарифов, экономической теории и ДЭХ). [Электронный ресурс] / А. А. Коноплянік. – Режим доступа : http://www.konoplyanik.ru/ru/publications/articles/411_Rossijsko-ukrainskij_gazovuj_spor.pdf.
65. Котенко О. М. Міжнародно-правові принципи в регулюванні транзиту енергоносіїв / О. М. Котенко // Держава і право. Юридичні і політичні науки : зб. наук. пр. / [за заг. ред. Ю. С. Шемшученка] – К., 2011. – Вип. 53. – С. 566–572.
66. Котенко О. М. Сучасний стан державного регулювання міжнародного транзиту енергоносіїв / О. М. Котенко // Митна справа / [гол. ред. Ківалов С. В.]. – 2011. – № 5 (77), Ч. 2. – С. 550–555.
67. Крейдич Т. В. Тенденции транснационализации мировой экономики в условиях глобализации / Т. В. Крейдич // Вестник МГТУ / [гл. ред. Григорьев С. Н.]. – М., 2010. – № 1, Т. 13. – С. 209–214.
68. Кудров В. М. Инновационная глобализация и конкурентоспособность через призму экономик России и США / В. М. Кудров // США. Канада: Экономика, политика, культура : ежемесячный научный и общественно-политический журнал / [гл. ред. Э. А. Иванян]. – 2003. – №7. – С. 62–78.

69. Кулініч О. М. Глобальні тенденції та перспективи розвитку світового ринку природного газу / О. М. Кулініч // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право / [заст. гол. ред. колегії (економічні науки) Андрійчук В. Г.]. – 2011. – № 3/4. – С. 21–29.
70. Курс социально-экономической статистики / [под ред. Назарова М. Г.]. – М. : Финанстатинформ, 2002. – 771 с.
71. Лещенко І. Ч. Перспективи газотранспортної системи України в контексті змін у світовому газовому секторі / І. Ч. Лещенко // Проблеми загальної енергетики / [гол. ред. Кулик М. М.]. – К., 2011. – № 2 (25). – С. 17–24.
72. Маркс К. Твори / К. Маркс, Ф. Енгельс. – К. : Політвидав УРСР, 1963. – Т. 23. – 848 с.
73. Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование : монография / А. А. Бакаев, С. И. Пирожков, В. Л. Ревенко, Л. А. Бакаев, Ю. А. Кутах. – К. : КУЕТТ, 2003. – Т. 1. – 518 с.
74. Мельник А. Міжнародна торгівля послугами і створення глобального ринку послуг / А. Мельник // Вісник Тернопільської академії народного господарства. – Тернопіль, 2003. – № 8–1. – С. 94–103.
75. Мельник Ю. Газопровід «Набукко»: можливості для України (аналітичний матеріал) / Ю. Мельник // Енергетична безпека України / [відп. ред. О. О. Волович]. – Одеса, 2009. – С. 299–311.
76. Мельник Ю. Трансформація природи міжнародного ринку послуг в умовах глобалізації / Ю. Мельник // Вісник Тернопільського державного економічного університету / [за ред. Мельник А. Ф.]. – 2006. – Вип. 1. – С. 144–152.
77. Механік О. В. Інновації, історія їх виникнення, суть та значення для підвищення конкурентоспроможності країни / О. В. Механік // Формування ринкових відносин в Україні : зб. наук. праць / [гол. ред. Манцуров І. Г.]. – 2006. – № 2. – С. 3–10.
78. Мешко Н. Глобальні та локальні наслідки інноваційного розвитку світової економіки / Н. Мешко // Львівський нац. ун-т імені Івана Франка. Вісник Львівського ун-ту. Серія: Міжнародні відносини / [відп. ред. М. Мальський]. – Львів, 2008. – Вип. 25. – С. 286–294.
79. Міжнародний центр перспективних досліджень. Перелік документів в енергетичній сфері [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.icps.com.ua/base/energy.html>.
80. Міжнародний центр перспективних досліджень. Турецько-російське зближення в галузі енергетики: що воно означає для України: реалістичний погляд із Туреччини [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.icps.com.ua/files/articles/68/70/EF_17-18_2012_UKR.pdf.
81. Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорту. Автомобільний транспорт : навч. посіб. / [за ред. А. М. Редзюка]. – К. : ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2009. – 208 с.

82. Мітюшкіна Х. С. Створення інтегрованих регіональних енергоринків в умовах розвитку глобалізації / Х. С. Мітюшкіна // Економічний часопис – XXI : науковий журнал / [гол. ред. О. І. Соскін]. – 2011. – № 9/10. – С. 7–10.
83. Могилевкин И. М. Транспорт. Мировая экономика. Глобальные тенденции за 100 лет / И. М. Могилевкин ; [под. ред. И. С. Королева]. – М. : Экономистъ, 2003. – 332 с.
84. Новицький В. Є. Міжнародна економічна діяльність України : підр. / В. Є. Новицький. – К. : КНЕУ, 2003. – 304 с.
85. Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України». Міжнародні проекти [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.naftogaz.com/www/2/nakweb.nsf/0/A877AA847F0B25D3C22570DD0036936B?OpenDocument&Expand=2.2.6&>.
86. Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України». Транспортування [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.naftogaz.com/www/2/nakweb.nsf/0/0DF906D861E53FC7C22573FE003F3D66?OpenDocument&Expand=2.2.3&>.
87. Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України». Транспортування нафти [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.naftogaz.com/www/3/nakweb.nsf/0/3BD114B6F5BB74C9C22571000042B9F0?OpenDocument&Expand=3&>.
88. Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України». Транспортування природного газу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.naftogaz.com/www/2/nakweb.nsf/0/0DF906D861E53FC7C22573FE003F3D66/\\$file/GasTransit.gif](http://www.naftogaz.com/www/2/nakweb.nsf/0/0DF906D861E53FC7C22573FE003F3D66/$file/GasTransit.gif).
89. Національний банк України. Офіційне інтернет-представництво. Платіжний баланс [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.bank.gov.ua/control/uk/publish/category?cat_id=44464.
90. Оновлення Енергетичної стратегії України на період до 2030 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : mre.kmu.gov.ua/fuel/doccatalog/document?id=222032.
91. Опімах Р. Є. Нафта Казахстану та українська перспектива / Р. Є. Опімах // Стратегічні пріоритети / [гол. ред. Рубан Ю. Г.]. – К., 2009. – № 2 (11). – С. 23–32.
92. Официальный сайт проекта «Южный поток» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://south-stream.info/>.
93. Офіційний веб-портал. Верховна Рада України. Договір про зону вільної торгівлі [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/997_n25.
94. Офіційний веб-портал. Верховна Рада України. Енергетична стратегія України до 2030 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : zakon.rada.gov.ua/signal/kr06145a.doc.

95. Офіційний веб-портал. Верховна Рада України. Закон України «Про нафту і газ» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2665-14>.
96. Офіційний веб-портал Верховна Рада України. Закон України «Про транзит вантажів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1172-14>.
97. Офіційний веб-портал. Верховна Рада України. Закон України «Про трубопровідний транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/192/96-%D0%B2%D1%80>.
98. Офіційний веб-портал. Верховна Рада України. Угода про проведення погодженої політики в галузі транзиту природного газу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/997_067.
99. Офіційний веб-портал. Верховна Рада України. Угода про проведення узгодженої політики в галузі транзиту нафти і нафтопродуктів магістральними трубопроводами [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997_081.
100. Перше юридичне видавництво України. Газотранспортне марево [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://yurincom.com/ua/legal_practice/analitichna_yurysprudentsiia/gazotransportne_marevo-publication/.
101. Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС і формування ЄСП / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // Економіка України / [гол. ред. Геець В. М.]. – 2005. – № 3. – С. 4–9.
102. Підвищення надійності роботи магістральних нафтопроводів ВАТ «Укртранснафта» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://gasunion.org.ua/roboti-magistralnix-naftoprovodiv-vat-ukrtransnafta.html>.
103. Піріашвілі Б. З. Інфраструктура паливно-енергетичного комплексу країни та регіонів: стан, проблеми та основні напрями розвитку / Б. З. Піріашвілі, Є. І. Галиновський, Б. П. Чиркін ; [за ред. д.е.н., проф., акад. НАН України Б. М. Данилишина] / Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України. – К. : РВПС України НАН України, 2010. – 300 с.
104. Портер М. Стратегія конкуренції: методика аналізу галузей і діяльності конкурентів / М. Портер ; [пер. з англ. А. Олійник, Р. Скільський]. – К. : Основи, 1998. – 390 с.
105. Приватне акціонерне товариство «Укртрансгаз». Характеристика гозотранспортної системи України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.utg.ua/uk/activities/>.
106. Прогнозування тенденції часового ряду за алгоритмічними методами [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ubooks.com.ua/books/000269/inx42.php>.

107. Рибчук А.В. Транспортні системи світу – важливий елемент глобальної виробничої інфраструктури / А.В. Рибчук // Актуальні проблеми економіки / [гол. ред. М. М. Єрмошенко]. – 2004. – №7 (37). – С. 99 – 104.
108. Рибчук А. В. Формування глобальної виробничої інфраструктури світового господарства / Анатолій Васильович Рибчук ; НАН України. Київський національний університет імені Тараса Шевченка. – К., 2009. – 416 с.
109. Ринок газу ЄС: стан і тенденції розвитку : аналітична доповідь Центру Разумкова // Національна безпека і оборона / [ред. Л. Шангіна]. – № 8 (102). – 2008. – С. 3–17.
110. Реутов В. Є. Глобальна регіоналізація як сучасний вектор розвитку глобальних економічних трансформацій / В. Є. Реутов // Ефективна економіка: електронне наукове фахове видання. – 2011. – № 11 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=910>.
111. Румянцев А. П. Світовий ринок послуг : навч. посіб. для студ. ВНЗ / А. П. Румянцев, Ю. О. Коваленко. – К. : Центр. навч. л-ри, 2006. – 456 с.
112. Савельєв Є. В. Міжнародні послуги: сценарій розвитку для України ХХІ століття / Є. В. Савельєв // Вісник економічної науки України / [гол. ред. Геєць В. М.]. – 2005. – № 2 (8). – С. 149–159.
113. Світовий ринок товарів та послуг : підр. : у 2 ч. / А. А. Мазаракі, Є. М. Воронова, В. В. Юхименко та ін. ; [за заг. ред. А. А. Мазаракі]. – Харків : Ранок, 2008. – Ч. 2. – 2008. – 240 с.
114. Северный поток [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nord-stream.com/ru/>.
115. Секретариат Энергетической Хартии. От скважины к рынку: Тарифы за прокачку нефти и тарифные методики в отдельных странах-членах Энергетической Хартии. – 2007 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.encharter.org/fileadmin/user_upload/document/Oil_Pipeline_Tariffs_-_2007_-_RUS.pdf.
116. Секретариат Энергетической Хартии. Развитие рынка СПГ: Эволюция торговли и ценообразования. – 2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.encharter.org/fileadmin/user_upload/document/LNG_2009_RUS.pdf.
117. Секретариат Энергетической Хартии. Доставка газа на рынок. Тарифы на услуги по транзиту и транспортировке газа в странах Договора к Энергетической Хартии: вопросы законодательства и методики расчёта тарифов. – 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.journal.esco.co.ua/industry/2013_1/art322.pdf.
118. Сергеев П. Тенденции и проблемы мирового газообеспечения / П. Сергеев // Мировая экономика и международные отношения / [гл. ред. Рябов А. В.]. – 2004. – № 8. – С. 82–90.

119. Скаленко О. Глобальні резерви поступу (інформація + інтелект інновації) : монографія / О. Скаленко. – К. : Основи, 2000. – 394 с.
120. Сквозь игольное ушко. Критические места транспортировки нефти : аналитическая служба «Нефтегазовой вертикали» // Нефтегазовая вертикаль / [гл. ред. Никитин Н. А.]. – 2008. – № 3. – С. 109–111.
121. Современный экономический словарь / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева ; [5-е изд., перераб. и доп.]. – М. : ИНФРА-М, 2007. – 495 с.
122. Солозобов Ю. «Газпром» в газотранспортных системах стран СНГ [Электронный ресурс] / Ю. Солозобов. – Режим доступа : <http://www.promved.ru/articles/article.phtml?id=1288>.
123. Сорос Дж. Про глобалізацію / Дж. Сорос. – К. : Основи, 2002. – 176 с.
124. Соскін О. Основні параметри моделі нафтового ринку України в контексті її національної безпеки / О. Соскін // Економічний часопис – XXI / [гол. ред. Соскін О. І.]. – 2002. – № 11–12. – С. 9–12.
125. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов : в 2 т. / А. Смит. – Ленинград : Госсозэкгиз, 1935. – Т. 2. – 1935. – 475 с.
126. Створення міжнародного газотранспортного консорціуму на базі ГТС України: інтереси та позиції зацікавлених сторін : аналітична доповідь Центру Разумкова // Національна безпека і оборона / [гол. ред. Л. Шангіна]. – 2004. – № 1. – С. 3–23.
127. Стігліц Дж. Глобалізація та її тягар / Дж. Стігліц. – К. : ВД «КМ Академія», 2003. – 252 с.
128. Стогній Б. С. Енергетична безпека України. Світові та національні виклики / Б. С. Стогній, О. В. Кириленко, С. П. Денисюк. – К., 2006. – 408 с.
129. Стрельбіцька Н. Є. Пріоритети енергетичної політики ЄС / Н. Є. Стрельбіцька // Наука молода : зб. наук. праць молодих вчених Тернопільського національного економічного університету. – Тернопіль : Економічна думка. – 2010. – Вип. 14. – С. 83–88.
130. Теоретико-методологічні основи прогнозування розвитку енергетики в умовах лібералізації та глобалізації світової економіки та інтернаціоналізації екологічних обмежень / Б. А. Костюковський, О. О. Рубан-Максимець, Д. П. Сас, М. В. Парасюк // Проблеми загальної енергетики / [гол. ред. Кулик М. М.]. – К., 2009. – № 19. – С. 31–38.
131. Угода про асоціацію Україна – ЄС: Дороговказ реформ. – 2012 [Електронний ресурс] / О. Сушко, О. Зелінська, Р. Хорольський, В. Мовчан, І. Солоненко, В. Гуменюк, В. Трюхан. – Режим доступа : http://www.kas.de/wf/doc/kas_32048-1522-13-30.pdf.
132. Федулова Л. Тенденції становлення новітнього технологічного курсу світової економіки: роль управління / Л. Федулова, Л. Цибульська // Економіка України / [гол. ред. Старікова Ю. В.]. – 2011. – № 12. – С. 23–36.

133. Філіпенко А. С. Глобальний поділ праці на початку ХХІ ст. / А. С. Філіпенко // Актуальні проблеми міжнародних відносин : зб. наук. праць / [гол. ред. Л. В. Губерський]. – К. : КНУ ім. Тараса Шевченка. Інститут міжнародних відносин, 2012. – Вип. 110, Ч. 1. – С. 51–53.
134. Філіпенко А. С. Міжнародні економічні відносини: теорія : підруч. для студ. екон. спец. вищ. навч. закл. / А. С. Філіпенко. – К. : Либідь, 2008. – 408 с.
135. Філія Магістральні нафтопроводи «Дружба» ВАТ «Укртранснафта» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.druzhba.lviv.ua/ua/?menu=13>.
136. Чужиков В. І. Глобальна регіоналістика: історія та сучасна методологія : монографія / В. І. Чужиков. – К. : КНЕУ, 2008. – 272 с.
137. Хахлюк А. М. Інфраструктурні галузі у світовому господарстві / А. М. Хахлюк // Світова економіка / [за ред. Філіпенка А. С.]. – К. : Либідь, 2001. – С. 275–276.
138. Шихизаде И. А. Актуальные аспекты современного состояния и функционирования мирового рынка газа / И. А. Шихизаде // Атуальні проблеми економіки / [гол. ред. Єрмошенко М. М.]. – 2009. – № 5. – С. 54–61.
139. Шишков Ю. В. Мирохозяйственный механизм: движение к глобалистике / Ю. В. Шишков // Мировая экономика. Глобальные тенденции за 100 лет / [под. ред. И. С. Королева]. – М. : Экономистъ, 2003. – С. 25–47.
140. Шумпетер Й. А. Теорія економічного розвитку: дослідження прибутків, капіталу, кредиту, відсотка та економічного циклу / Й. А. Шумпетер ; [пер. з англ. В. Старка]. – К. : Києво-Могилянська академія, 2011. – 242 с.
141. Яковец Ю. В. Эпохальные инновации ХХІ века / Ю. В. Яковец. – М. : Издательство «Экономика», 2004. – 439 с.
142. An assessment of the gas and oil pipelines in Europe / J. Bjornmose, F. Roca, T. Turgot, S. Hansen. – Brussels : European Parliament. – 2009. 41 pp.
143. Application of new information technology to improve transit systems [Електронний ресурс] / UNCTAD. – October 1993. – Режим доступу : <http://unctad.org/en/Docs/poldcm17.en.pdf>.
144. Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part [Електронний ресурс]. – Brussels, 2013. – 265 pp. – Режим доступу : [http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2013/0290/COM_COM\(2013\)0290\(PAR2\)_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2013/0290/COM_COM(2013)0290(PAR2)_EN.pdf).
145. Azaria D. Energy Transit under the Energy Charter Treaty and the General Agreement on Tariffs and Trade / D. Azaria // Journal of Energy & Natural Resources Law. – 2009. – № 4. – P. 559–596.
146. Azerbaijan International Oil Consortium [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://azer.com/aiweb/categories/topics/Oil/oil.html>.

147. Baran Z. Security Aspects of the South Stream Project / Z. Baran ; Policy Department External Policies. – Brussels : European Parliament, 2008. – 31 pp.
148. Bloch C. Innovation indicators / C. Bloch, V. Lopez-Bassols // Innovation in firms. A microeconomic perspective. – OECD. – 2009. – P. 22–68.
149. Borisocheva K. Analysis of the Oil- and Gas-Pipeline-Links between EU and Russia. An account of intrinsic interests [Электронный ресурс] / K. Borisocheva; Centre for Russia and Eurasia, Athens, Greece. – 2007. – 25 pp. – Режим доступа : <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Publications/Detail/?id=47031&lng=en>.
150. BP Energy Outlook 2030 [Электронный ресурс] / British Petroleum. – London, 2012. – 88 pp. – Режим доступа : http://gpf-europe.com/upload/iblock/e47/2012_2030_energy_outlook_booklet.pdf.
151. Bringing Oil to the Market. Transport tariffs and underlying methodologies for cross-border crude oil and products pipelines. – Energy Charter Secretariat. – Brussels, 2012. – 96 pp.
152. British Petroleum. Statistical Review of World Energy [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.bp.com/assets/bp_internet/globalbp/globalbp_uk_english/reports_and_publications/statistical_energy_review_2011/STAGING/local_assets/pdf/statistical_review_of_world_energy_full_report_2011.pdf.
153. Bulgarian Energy Holding EAD [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.bgenh.bg/en/index.php>.
154. Bulgartransgaz. Transit transmission of natural gas [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.bulgartransgaz.bg/en/index.php?page=13&sid=24>.
155. Business guide to the General Agreement on Trade in Services / International trade center UNCTAD ; WTO Commonwealth Secretariat (CS). – Geneva : ITC/CS, 1999. – 236 pp.
156. Challenges and opportunities for further improving the transit systems and economic development of landlocked and transit developing countries / UNCTAD, United Nations. – New York, Geneva, 2003. – 49 pp.
157. Checchi A. Long-term energy security risks for Europe: a sector-specific approach [Электронный ресурс] / A. Checchi, A. Behrens, Ch. Egenhofer ; Centre for European Policy Study (CEPS). – Brussels, 2009. – 52 pp.
158. Christie E. H. Vulnerability and bargaining power in EU-Russia gas relations / E. H. Christie, P. Baev, V. Golovko ; FIW – Research Reports 2010/11. – Viena, 2011. – № 3. – 61 pp.
159. Chubyk A. Ukraine and its future role in the EU-Russia gas transit [Электронный ресурс] / A. Chubyk. – Режим доступа : https://www.academia.edu/2207200/Ukraine_and_its_future_role_in_the_EU-Russia_gas_transit.

160. Chyong C. The Economics of the South Stream pipeline in the context of Russo-Ukrainian gas bargaining [Електронний ресурс] / С. Chyong. – Режим доступу : <http://www.usaee.org/usaee2011/best/chyong.pdf>
161. Clark C. The Condition of Economic Progress / С. Clark. – London : Macmillan ; CO LTD, 1957. – 722 pp.
162. Cross-Border Oil and Gas Pipelines: Problems and Prospects [Електронний ресурс] / UNDP ; World Bank Energy Sector Management Assistance Programme (ESMAP), 2003. – 130 pp. – Режим доступу : http://www.esmap.org/sites/esmap.org/files/03503.Cross_Border%20Oil%20and%20Gas%20Pipelines_Problems%20and%20Prospects.pdf.
163. Convention and Statute on Freedom of Transit [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.wipo.int/wipolex/ru/other_treaties/text.jsp?file_id=201915.
164. Coq Ch. Assessing Gas Transit Risks: Russia vs. the EU [Електронний ресурс] / Ch. Coq, E. Paltseva ; Stockholm Institute of Transition Economics. – Stockholm, 2011. – № 12. – 29 pp.
165. Dedelyuk K. Cooperation between the European Union and Ukraine on gas transit / К. Dedelyuk // Old and new: past, present and future of the post-communist world : abstracts of Warsaw East European Conference 2012 (15–18 July 2012, Warsaw) / [ed : J. Malicki, J. Malicki]. – Warszawa : Studium Europy Wshodniej UW, 2012. – С.15.
166. Dedelyuk K. Essence and specific features of service innovation / К. Dedelyuk // Шевченківська весна: Економіка : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених (21–25 березня 2011 р., м. Київ) / [за заг. ред. проф. В. Д. Базилевича] : у 2 т. – К. : Освіта України, 2011. – Вип. ІХ, Т. 2. – С. 170–172.
167. Dedelyuk K. Post crisis service innovation development // Актуальні проблеми міжнародних відносин : зб. наук. праць / [гол. ред. В. В. Копійка]. – К. : Київський національний університет ім. Тараса Шевченка. Інститут міжнародних відносин, 2012. – Вип. 106. Ч. 2. – С. 13–28.
168. Dedelyuk K. Tendencies in gas transit sphere cooperation between the European Union and Ukraine / К. Dedelyuk // Шевченківська весна: Економіка : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених (19–23 березня 2012 р., м. Київ) / [за заг. ред. проф. В. Д. Базилевича] : у 2 т. – К. : Освіта України, 2012. – Вип. Х, Т. 2. – С. 35–36.
169. Dieckhoner C. Simulating security of supply effects of the Nabucco and South Stream projects for the European natural gas market / С. Dieckhoner. – Institute of Energy Economics at the University of Cologne (EWI). – Germany : Alte Wagenfabrik, 2012. – №10/07. – 30 pp.
170. Dispute settlements. GATS / UNCTAD, United Nations. – New York, Geneva, 2003. – 45 pp.

171. Doran J. External interaction, innovation and productivity: an application of the innovation value chain to Ireland / J. Doran, E. O'Leary // *Spatial economic analysis*. – June, 2011. – Volume 6. – № 2. – 200 pp.
172. East European Gas Analysis. Major Gas Pipelines of the Former Soviet Union and Capacity of Export Pipelines [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.eegas.com/fsu.htm>.
173. Energy and environmental services: negotiating objectives and development priorities / [edited by S. Zarrilli] ; UNCTAD ; United Nations. – New York, Geneva, 2003. – 420 pp.
174. Energy corridors. European Union and Neighbouring countries / European Commission. – Brussels, 2007. – 50 pp.
175. Energy infrastructure. Priorities for 2020 and beyond – A blueprint for an integrated European energy network / European Commission. – Luxembourg : Publications Office of the European Union, 2011. – 41 pp.
176. Energy Services in International Trade: Development Implications / UNCTAD. – Geneva, 2001. – 25 pp.
177. Eurostat. Energy statistics [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/energy/data/main_tables.
178. EU energy trends to 2030 / European Commission ; European Union. – Luxembourg, 2010. – 180 pp.
179. Eurogas. Natural gas demand and supply. Long term outlook to 2030 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.eurogas.org/uploaded/Eurogas%20long%20term%20outlook%20to%202030%20-%20final.pdf>.
180. Europe's energy position – markets and supply / European Commission. – Luxembourg : Publications Office of the European Union, 2010. – 84 pp.
181. European Commission. EU starts negotiations on Caspian pipeline to bring gas to Europe [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-1023_en.htm?locale=en.
182. Europe's Energy Security: Options and Challenges to Natural Gas Supply Diversification [Электронный ресурс] / M. Ratner, P. Belkin, J. Nichol, S. Woehrel. – Congressional Research Service, 2013. – 29 pp. – Режим доступа : <http://www.fas.org/sgp/crs/row/R42405.pdf>.
183. EU – Ukraine: Partners for securing gas to Europe. Conference documents [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://eeas.europa.eu/energy/events/eu_ukraine_2009/index_en.htm.
184. Final act of the Energy Charter conference. With respect to the Energy Charter Protocol on Transit [Электронный ресурс]. – 2003. – Режим доступа : http://www.encharter.org/fileadmin/user_upload/document/CC251.pdf.
185. Fischer A. A Practical Introduction to Service Innovation [Электронный ресурс] / A. Fischer. – Режим доступа :

http://www.skmf.net/fileadmin/redaktion/aktiver_content/06_Download/1KB003.pdf.

186. Frascati Manual: Proposed Standard Practice for Surveys on Research and Experimental Development, 6th edition / OECD. – Paris : OECD Publications Service, 2002. – 255 pp.

187. Freedom of transit [Электронный ресурс] / UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations. Technical Note 8. – February, 2009. – Режим доступа : http://r0.unctad.org/ttl/technical-notes/TN08_FreedomofTransit.pdf.

188. Gaspromexport. Bulgaria [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.gazpromexport.ru/en/partners/bulgaria/>.

189. General Agreement on Trade in Services [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/26-gats.pdf.

190. Gira V. S. Modernisation of Ukraine's natural gas transportation system: Ukraine as an energy hostage syndrome [Электронный ресурс] / V. S. Gira // Eastern pulse. – 2010. – №5 (33). – 12 pp. – Режим доступа : [http://www.eesc.lt/uploads/news/id359/Eastern%20Pulse%205%20\(33\).pdf](http://www.eesc.lt/uploads/news/id359/Eastern%20Pulse%205%20(33).pdf).

191. Georgian Oil and Gas Corporation [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.gogc.ge/en/page/south-caucasus-pipeline>.

192. Gotz R. Russia and energy supply to Europe. The Russian energy strategy to 2020 [Электронный ресурс] / R. Gotz. – 2005. – Режим доступа : http://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/arbeitspapiere/FG5_2005_06_gtz_ks.pdf.

193. Gusev A. Energy relations between the European Union and Russia: content, problems, prospects [Электронный ресурс] / A. Gusev. – 2008. – 131 pp. – Режим доступа : <http://www.ie-ei.eu/IE-EI/Ressources/file/memoires/2008/Gusev.pdf>.

194. Glossary of statistical terms. Glossary for transport statistics. OECD [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4226>.

195. Green paper. A european strategy for sustainable, competitive and secure energy [Электронный ресурс]. Brussels, 2006. – 20 pp. – Режим доступа : http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com2006_105_en.pdf.

196. Holz F. Strategic model of european natural gas supply (GASMOD) – How dominant is Russia? [Электронный ресурс] / F. Holz, C. Hirschhausen, C. A. Kemfert. – German Institute for Public Sector Management Economic Research, 2006. – Режим доступа : http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/fakultaet_wirtschaftswissenschaften/bwl/ee2/lehrstuhlseiten/ordner_publicationen/publications/wp_gg_18_Holz_Hirschhausen_Kemfert_GASMOD_role_of_Russia.pdf.

197. Horwitch M. Modern Global Innovation and Global Innovation Chains: Linking and Interconnections for Modern Innovation [Электронный ресурс] / M. Horwitch – 2007. – Режим доступа : <http://faculty.poly.edu/~brao/mg795fall07class2.pdf>.

198. Howitt P. Competition, innovation and growth: theory, evidence and policy challenges / P. Howitt // *Innovation and growth. Chasing a moving frontier*. – OECD, World Bank, 2009. – 15–25 pp.
199. Hubert F. Pipeline Power [Электронный ресурс] / F. Hubert, O. Cobanli. – 2012. – Режим доступа : http://eaf.ku.edu.tr/sites/eaf.ku.edu.tr/files/erf_wp_1224.pdf.
200. Hubert F. Strategic Investment and Bargaining Power in Supply Chains: A Shapley Value Analysis of the Eurasian Gas Market [Электронный ресурс] / F. Hubert, S. Ikonnikova – 2003. – Режим доступа : <http://www.ms-hns.de/files/publications/Gas-Strategic-Investment.pdf>.
201. Implications of global value chains for trade, investment, development and jobs [Электронный ресурс] / OECD, WTO, UNCTAD. – 2013. – 31 pp. – Режим доступа : <http://www.oecd.org/trade/G20-Global-Value-Chains-2013.pdf>.
202. Innovation and learning in global value chains [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://xa.yimg.com/kq/groups/23644721/1982711161/name/ch6_en.pdf.
203. Innovation in service firms explored: what, how and why? / J.P.J. de Jong, A. Bruins, W. Dolfsma, J. Meijaard. – Zoetermeer, 2003. – 72 pp.
204. International Energy Agency. Key world energy statistics 2012 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/kwes.pdf>.
205. International Monetary Fond. Mussa M. Factors Driving Global Economic Integration [Электронный ресурс] / M. Mussa. – 2000. – Режим доступа : <http://www.imf.org/external/np/speeches/2000/082500.htm/>.
206. Kaczmarek M. Bezpieczeństwo energetyczne Unii Europejskiej / M. Kaczmarek. – Warszawa : WAiP, 2010. – 160 pp.
207. Key Transport Statistics 2012. Data [Электронный ресурс] / OECD. – 2013. – Режим доступа : <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/13KeyStat2012.pdf>.
208. Kolundžić S. Euroasia, Energy Cooperation or Conflict? Part 2: Caspian Region, Oil and Geopolitics [Электронный ресурс] // NAFTA. – 2009. – №60 (4). – P. 203–212. – Режим доступа : hrcak.srce.hr/file/61659.
209. Konoplyanik A. Gas Transit in Eurasia: Transit Issues between Russia and the European Union and the Role of the Energy Charter [Электронный ресурс] / A. Konoplyanik. – Режим доступа : http://www.konoplyanik.ru/ru/publications/articles/454_Gas_Transit_in_Eurasia_transit_issues_between_Russia_and_the_European_Union_and_the_role_of_the_Energy_Charter.pdf.
210. Lajtai R. Nabucco vs. South Stream: the effects and feasibility in the Central and Eastern European region [Электронный ресурс] / R. Lajtai, A. Czinkos, T. Dinh. – 2009. – Режим доступа : <http://www.igu.org/html/wgc2009/papers/docs/wgcFinal00780.pdf>.
211. Liberalizing International Transactions in Services: a Handbook. – Geneva : UNCTAD, World Bank. – 1994. – pp.

212. Love J. H. Service innovation, embeddedness and business performance: evidence from Northern Ireland / J. H. Love, S. Roper, N. Hewitt-Dundas // *Regional studies*, 2010 – Vol. 44. – No. 8. – P. 983–1004.

213. Luciani G. Security of Supply for Natural Gas Markets. What is it and what is it not? / G. Luciani. – Centre for European Policy Study (CEPS). – Brussels, 2004. – 17 pp.

214. Mäkinen H. The future of natural gas as the European Union's energy source – risks and possibilities [Электронный ресурс] / H. Mäkinen. – Electronic Publications of Pan-European Institute, 9/2010. – 69 pp. – Режим доступа : http://www.utu.fi/fi/yksikot/tse/yksikot/PEI/raportit-jajietopaketit/Documents/M%C3%A4kinen_final.pdf.

215. Managing “request – offer” negotiations under the GATS: the case of energy services / UNCTAD. – Geneva, 2003. – 33 pp.

216. Master plan. Ukrainian gas transmission system (UGTS). Priority objects. Modernisation and reconstruction [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://eeas.europa.eu/energy/events/eu_ukraine_2009/bekker_en.pdf.

217. Measuring trade in services. A training module produced by WTO / ОМС. Update includes changes in the Manual on Statistics of International Trade in Services 2010. – 2010 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/services_training_module_e.pdf.

218. Memedovic O. Structural change in the world economy: main features and trends / O. Memedovic, L. Apadre. – UNIDO. – Vienna, 2010. – 52 pp.

219. Model intergovernmental and host government agreements for cross-border pipelines. Second edition [Электронный ресурс] / Energy Charter Secretariat. – 133 pp. – Режим доступа : http://www.encharter.org/fileadmin/user_upload/document/ma-en.pdf.

220. Nabucco gas pipeline [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.nabucco-pipeline.com/portal/page/portal/en>.

221. Nies S. Oil and gas delivery to Europe. An overview of existing and planned infrastructures / S. Nies. – The French Institute for International Relations, IFRI. – Paris, 2008. – 149 pp.

222. Oil & Gas [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://prosaamya.com/website/oil-gas.html>.

223. Osipov I. From transit networks to direct routes: politics and business in European Energy dialog with Russia (the ‘Nord Stream’ case) [Электронный ресурс] / Osipov I. – 2007. – Режим доступа : <http://www.business.ualberta.ca/Centres/CABREE/Energy/~//media/business/Centres/CABREE/Documents/Energy/NaturalGas/OsipovNordStream.ashx>.

224. Oslo Manual. The measurement of scientific and technological activities. Proposed guidelines for collecting and interpreting technological innovation data [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<http://www.oecd.org/science/innovationinsciencetechnologyandindustry/2367580.pdf>.

225. Pilat D. The development of global innovation networks and the transfer of knowledge / D. Pilat, K. De Backer // *Innovation and growth. Chasing a moving frontier*. – OECD, World Bank, 2009. – P. 85–105.

226. Promoting innovation in services [Электронный ресурс]. – 2005. – Режим доступа : <http://www.oecd.org/sti/innovationinsciencetechnologyandindustry/35509923.pdf>.

227. Review of the progress in the development of transit systems and proposals for future action / UNCTAD. – New York, 1997. – 13 pp.

228. Risk of energy availability common corridors for Europe supply security. Summary report (draft) / Collaborative Project REACCESS. – Brussels, 2011. – 27 pp.

229. Ritter A. The EU's Gas Security of Supply: Risk Analysis and Management / A. Ritter. – *EU Diplomacy Papers*. – Belgium, 10/2011. – 28 pp.

230. Roadmap. EU-Russia energy cooperation until 2050 [Электронный ресурс]. – 2013. – 33 pp. – Режим доступа : http://ec.europa.eu/energy/international/russia/doc/2013_03_eu_russia_roadmap_2050_signed.pdf.

231. Roberts J. The turkish gate: energy transit and security issues [Электронный ресурс] / J. Roberts. – Режим доступа : http://www.esiweb.org/pdf/esi_turkey_tpq_id_13.pdf.

232. Rodrigue J. P. The geography of transport systems / J. P. Rodrigue. – New York : Rotledge, 2013. – 458 pp.

233. Rogers H. The impact of a globalizing market on future European gas supply and pricing: the importance of Asian Demand and North American study / H. Rogers. – The Oxford Institute for Energy Studies, 2012. – 88 pp.

234. Starr S. F. The Baku-Tbilisi-Ceyhan pipeline: oil window to the West / S. F. Starr, S. E. Cornell. – Central Asia-Caucasus Institute and Silk Road Studies Program. – Sweden, 2005. – 150 pp.

235. Stern J. Security of European natural gas supplies. The impact of import dependence and liberalization [Электронный ресурс] / J. Stern. – Режим доступа : kms1.isn.ethz.ch/.../110-Security_Natural_.

236. Stevens P. A History of transit pipelines in the Middle East: lessons for the future / P. Stevens // *Boundaries and Energy: Problems and Prospects*, Kluwer Law International, 1998. – 227 pp.

237. Stevens P. Oil and gas pipelines: prospects and problems / P. Stevens // *Pipeline politics in Asia. The intersection of demand, energy markets, and supply routes*. – September, 2010. – №23. – P. 7–16.

238. Strategic transport infrastructure needs to 2030. Main findings / OECD Futures Project on Transcontinental Infrastructure Needs to 2030/50 / OECD. – Paris, 20 pp. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.oecd.org/futures/infrastructureto2030/49094448.pdf_2050_signed.pdf.

239. Stulberg A. N. Turning Pipe Dreams into Pipelines. Eurasian Energy Transit and the Credible Commitment Problem / A. N. Stulberg // PONARS Eurasia Policy Memo. – 2009. – № 84. – 7 pp.
240. Sultan M. The Tertiary Sector Is Going to Dominate the World Economy; Should We Worry? / M. Sultan. – 2008. – 64 pp.
241. Tiwari R. The innovation process [Электронный ресурс] / R. Tiwari. – Режим доступа : <http://www.global-innovation.net/innovation/index.html>.
242. Trade and Development Report / United Nations. – New York, Geneva, 2013. – 150 pp.
243. Trade facilitation opportunities for landlocked and transit developing countries / UNCTAD. – Geneva, 2008. – 7 pp.
244. Trade in services and development implications / UNCTAD. – Geneva, January 2005. – 20 pp.
245. Transit of Oil. Monitoring Report on the Implementation of the transit provisions of the Energy Charter Treaty / Energy Charter Secretariat. – 2007. – 83 pp.
246. Transit system of landlocked and transit developing countries: recent developments and proposals for future action / UNCTAD. – Geneva, 2001. – 27 pp.
247. Transportation Research Board. Freight Transportation: Global Highlights 2010 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.trb.org/Main/Blurbs/163467.aspx>.
248. The economic aspects of the energy sector in CIS countries [Электронный ресурс] / Centre for Social and Economic Research (CASE). – Brussels, 2008. – 380 pp.
249. The Energy Sector in Bulgaria: Major Governance Issues / Center for the Study of Democracy (CSD). – Sofia, 2010. – 90 pp.
250. The Georgian Oil & Gas Corporation [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.gogc.ge/en/main>.
251. The service economy / OECD. – France, 2000. – 52 pp.
252. Energy policies of IEA countries. Turkey. Review / International Energy Agency. – Paris, 2009. – 160 pp.
253. Ukraine is the Key Gas Transit Country for Europe – EU Commission Representative [Электронный ресурс]. – 2012. – Режим доступа : http://www.yourindustrynews.com/ukraine+is+the+key+gas+transit+country+for+europe++eu+commission+representative_74606.html.
254. UNCTAD. Review of maritime transport 2010 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.unctad.org/en/docs/rmt2010_en.pdf.
255. UNCTAD. Transport Infrastructure and Services [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Infrastructure-and-Services.aspx>.

256. Wisniewski J. EU Energy Diversification Policy and the Case of South Caucasus / J. Wisniewski // *Political Perspectives*. – 2011. – Volume 5 (2). – P. 58–79.
257. World Economic Situation and Prospects 2013 / coord. : R. Vos and others ; UN/DESA, UNCTAD and others. – New York : United Nations. – 2013. – 186 pp.
258. World Energy Council [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.worldenergy.org>.
259. World Bank. Trade in services (% of GDP) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://data.worldbank.org/indicator/BG.GSR.NFSV.GD.ZS>.
260. World Trade Organization. Services sectoral classification list [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/serv_e.htm.
261. World Trade Organization. Trade in commercial services [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2011_e/its11_trade_category_e.htm.
262. World Trade Organization. International trade statistics 2015 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2015_e/its2015_e.pdf.
263. Wouters J. European energy security governance: key challenges and opportunities in EU – Russia energy relations : working paper No. 65 [Электронный ресурс] / J. Wouters, S. de Jong. – 2011. – Режим доступа : http://ghum.kuleuven.be/ggs/publications/working_papers/new_series/wp61-70/wp65.pdf.
264. Zewei Y. The Energy Charter Treaty and dispute settlement of transnational energy pipelines. A Chinese perspective [Электронный ресурс] / Y. Zewei. – 2009. – P. 395–408. – Режим доступа : <http://dosya.marmara.edu.tr/huk/Sempozyumyay%C4%B1nlar%C4%B1/ipekyolucanlan%C4%B1yor/Prof.Dr.YangZEWEL.pdf>.
265. Zhang Bo. On Innovation in Service and Manufacturing Sector–Tendency and Integration [Электронный ресурс] / Bo. Zhang, Xiao-lin Zhang. – P. 284–288. – Режим доступа : <http://www.seiofbluemountain.com/upload/product/201001/1264472322q2ytyf2b.pdf>.

ДОДАТКИ

Додаток А
Таблиця А.1.

Світова торгівля товарами та комерційними послугами за регіоном та окремими країнами, 2005–2014 рр. (річна зміна у %)

Експорт				Імпорт		
2005-2012	2013	2014		2005-2012	2013	2014
Торгівля товарами						
8	2	0	Світ	8	1	1
7	2	3	Північна Америка	5	0	3
8	2	3	США	4	0	4
3	1	4	Канада	6	0	0
11	-2	-6	Південна і Центральна Америка	14	3	-5
11	0	-7	Бразилія	17	7	-5
10	-2	-1	Чилі	13	-1	-9
5	5	0	Європа	5	2	1
5	5	1	Європейський Союз (28)	5	1	2
8	15	-13	Швейцарія	7	9	-14
13	-2	-6	СНД	15	0	-11
12	-1	-5	Російська Федерація	15	2	-10
10	-2	-8	Казахстан	13	5	-16
11	-6	-8	Африка	13	3	1
8	-4	-5	Південна Африка	10	-1	-3
13	-10	-7	Нігерія	14	10	7
14	0	-4	Середній Схід	12	6	0
17	9	-5	ОАЕ	15	11	4
12	3	-6	Саудівська Аравія	15	8	-3
11	2	2	Азія	12	1	0
15	8	6	Китай	16	7	0
4	-10	-4	Японія	8	-6	-1
Комерційні послуги						
8	5	5	Світ	8	6	5
7	5	3	Північна Америка	6	3	2
8	5	4	США	6	3	3
5	0	-4	Канада	7	0	-5
10	3	1	Південна і Центральна Америка	15	7	0
14	-2	5	Бразилія	19	7	3
13	-3	-6	Аргентина	14	2	-10
7	7	6	Європа	6	8	5
6	8	6	Європейський Союз (28)	6	8	5
9	5	2	Швейцарія	11	8	1
14	10	-8	СНД	14	15	-4
13	12	-6	Російська Федерація	16	18	-5
11	2	-34	Україна	10	11	-24
7	-3	6	Африка	12	1	5
4	-16	13	Єгипет	5	-5	13
6	-5	0	Південна Африка	7	-5	-6
...	2	7	Середній Схід	...	5	9
...	14	14	ОАЕ	...	7	6
19	7	3	Саудівська Аравія	19	4	14
...	3	6	Азія	...	5	8
14	-4	12	Китай	19	18	15
4	1	19	Японія	4	-8	12

Джерело: складено автором за [262].

Додаток А.2.

**Зростання експорту в торгівлі комерційними послугами за категорією
у 1990–2014 рр. (зміна у % / рік)**

	Світ	Північна Америка	Південна і Центральна Америка	Європа	СНД	Африка	Середній Схід	Азія
Комерційні послуги								
1990-95	8	8	9	-	-	7	...	14
1995-00	5	7	6	4	...	4	...	4
2000-05	11	5	8	13	18
2005-10	8	8	9	6	12	9	...	12
2011	11	9	19	12	20	0	11	12
2012	2	5	4	-2	9	6	13	6
2013	5	5	3	7	-8	-3	2	3
2014	5	3	1	6	-22	-6	7	6
Транспортні послуги								
1990-95	6	4	7	-	-	6	...	11
1995-00	3	1	1	3	...	-1	...	3
2000-05	10	3	11	11	15	14	...	11
2005-10	7	6	9	6	12	10	9	9
2011	9	11	17	10	16	6	22	4
2012	1	3	-1	-2	5	9	13	4
2013	2	3	5	5	7	2	-10	-3
2014	2	2	-4	3	-3	4	11	1
Туристичні послуги								
1990-95	9	7	10	-	-	8	...	14
1995-00	4	6	7	2	...	6	...	3
2000-05	8	2	6	9	18	15	12	11
2005-10	7	5	7	3	9	8	15	13
2011	12	10	8	13	28	-4	2	18
2012	4	8	5	-2	12	6	6	10
2013	7	7	4	8	9	-8	4	9
2014	4	3	5	5	-13	6	10	5
Інші комерційні послуги								
1990-95	9	11	10	-	-	5	...	16
1995-00	7	10	9	6	...	6	...	5
2000-05	13	8	11	15	25	...	13	...
2005-10	9	10	17	8	16	11	...	14
2011	12	8	30	12	20	3	14	14
2012	2	4	6	-2	11	4	20	6
2013	6	4	0	7	17	0	9	6
2014	6	2	0	7	-8	6	1	10

Джерело: [261; 262].

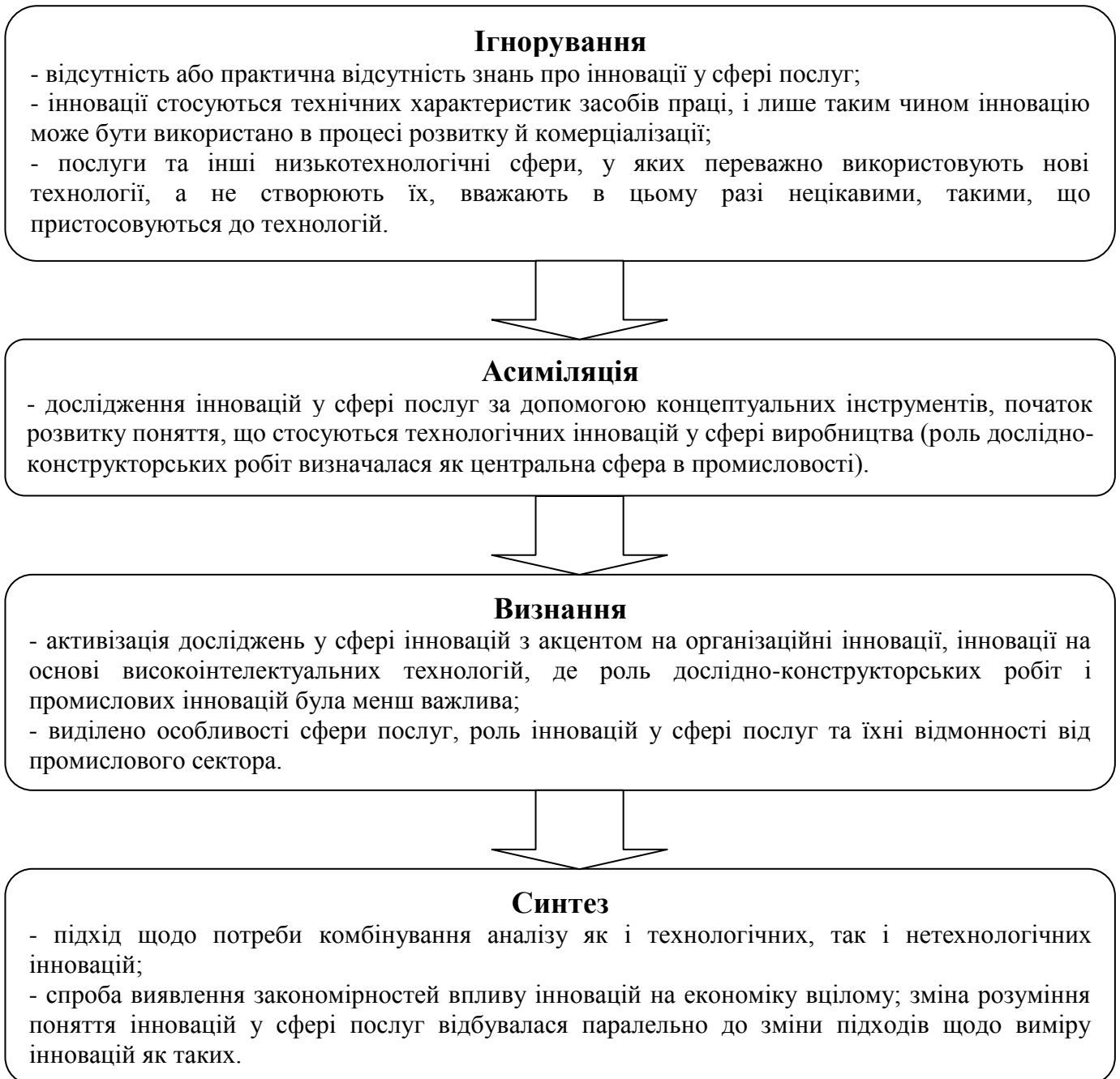


Рис. Б.1. Етапи теоретичного дослідження інновацій сфери послуг

Джерело: [185].

Частка регіонів у світовому валовому продукті за паритетом купівельної спроможності, 1990–2012 рр. (%)

Регіони / роки	1990	1995	2000	2005	2007	2010	2012
Розвинені країни	63,4	62,3	60,9	56,7	54,2	50,0	48,1
Країни з перехідною економікою	7,9	4,3	3,9	4,5	4,7	4,6	4,6
Країни, що розвиваються	28,7	33,4	35,2	38,8	41,1	45,4	47,3
- Африка	3,5	3,3	3,4	3,7	3,8	4,0	4,0
- Східна, Південно-Східна, Південна Азія	13,6	17,8	19,7	23,2	25,3	29,0	30,7
- Західна Азія	2,9	3,0	3,2	3,4	3,5	3,7	3,9
- Латинська Америка	8,6	9,2	8,9	8,4	8,5	8,6	8,7

Джерело: складено автором за [242].

Таблиця В.2

Порівняння показників зростання виробництва за регіонами та країнами, 1991–2013 рр. (%)

Регіон / країна	1991–2002		2003–2007		2008–2012		2010	2011	2012	2013
	ЗВ*	ЧСЗ*	ЗВ	ЧСЗ	ЗВ	ЧСЗ	ЗВ			
Світ	2,9	2,9	3,7	3,7	1,7	1,7	4,1	2,8	2,2	2,1
Розвинені країни	2,6	2,0	2,6	2,0	0,3	0,2	2,6	1,5	1,2	1,0
Країни з перехідною економікою	-2,6	-0,1	7,6	0,2	1,8	0,0	4,5	4,5	3,0	2,7
Країни, що розвиваються	4,7	0,8	7,0	1,5	5,3	1,4	7,9	5,9	4,6	4,7
-Африка	2,9	0,1	5,8	0,1	3,6	0,1	4,9	1,0	5,4	4,0
-Східна, Південно-Східна, Південна Азія	6,5	0,5	8,3	0,9	6,8	1,0	9,3	7,0	5,3	5,5
-Західна Азія	3,7	0,1	6,9	0,2	4,0	0,1	7,0	7,1	3,2	3,5
Латинська Америка	2,9	0,2	4,8	0,3	3,0	0,2	5,9	4,3	3,0	3,1
-Океанія	2,2	0,0	3,1	0,0	3,4	0,0	3,6	4,3	4,1	2,7

**ЗВ – зростання виробництва; ЧСЗ – частка у світовому зростанні*

Джерело: складено автором за [242].

Таблиця В.3

Частка експорту за регіонами походження та призначення товарів у світовій торгівлі, 1995–2012 рр. (%)

Рік	Країна походження/призначення	Країни, що розвиваються	Країни з перехідною економікою	Розвинені країни	Загалом
1995	Країни, що розвиваються	11,9	0,3	16,1	28,3
	Країни з перехідною економікою	0,3	0,6	1,1	2,1
	Розвинені країни	6,6	1,1	52,1	69,7
	Загалом	28,8	2,0	69,2	100,0
2000	Країни, що розвиваються	13,1	0,2	18,8	32,1
	Країни з перехідною економікою	0,4	0,5	1,4	2,4
	Розвинені країни	15,0	0,8	49,8	65,5
	Загалом	28,5	1,5	70,1	100,0
2005	Країни, що розвиваються	16,7	0,5	19,1	36,3
	Країни з перехідною економікою	0,6	0,7	2,1	3,5
	Розвинені країни	13,6	1,4	45,3	60,3
	Загалом	31,0	2,5	66,5	100,0
2008	Країни, що розвиваються	19,8	0,8	18,3	38,9
	Країни з перехідною економікою	0,9	0,9	2,8	4,6
	Розвинені країни	13,6	1,9	40,9	56,5
	Загалом	34,3	3,7	62,0	100,0
2010	Країни, що розвиваються	23,2	0,7	18,4	42,3
	Країни з перехідною економікою	0,9	0,7	2,1	3,7
	Розвинені країни	15,3	1,5	37,2	54,0
	Загалом	39,4	2,9	57,7	100,0
2012	Країни, що розвиваються	25,3	0,8	18,5	44,7
	Країни з перехідною економікою	0,9	0,8	2,4	4,1
	Розвинені країни	15,0	1,7	34,6	51,2
	Загалом	41,2	3,3	55,5	100,0

Джерело: складено автором за [242].

**Країни лідери з експорту та імпорту транспортних послуг
(млрд. дол., %)**

	Значення		Частка			Річна зміна у %			
	2014	2011	2005	2010	2014	2005-2011	2010-2014	2013	2014
Експортери									
Європейський Союз (28)	413,7	372,5	46,1	43,4	43,3	6	4	5	3
США	89,9	78,9	9,2	8,7	9,4	7	6	4	3
Сингапур	44,8	37,1	3,4	4,7	4,7	11	4	0	0
Японія	39,5	38,4	6,3	4,7	4,1	1	0	-2	0
Китай	38,2	35,6	2,7	4,2	4,0	15	3	-3	2
Республіка Корея	35,3	37,1	4,2	4,8	3,7	8	-3	-9	-6
Гон Конг, Китай	31,6	32,7	3,6	3,6	3,3	8	1	-2	1
Норвегія	22,1	15,1	2,7	2,2	2,3	0	5	4	5
Російська Федерація	20,5	17,0	1,6	1,8	2,2	11	8	8	-1
Індія	18,6	17,5	1,0	1,6	2,0	20	9	-3	10
Туреччина	14,3	10,4	0,9	1,1	1,5	13	11	4	9
Швейцарія	13,5	-	-	1,3	1,4	-	7	6	4
Канада	13,3	13,5	1,7	1,5	1,4	6	2	-2	-4
Тайпей, Китай	11,1	9,7	1,0	1,2	1,2	9	3	1	10
Україна	-	9,0	0,8	-	-	12	-	-	-
Єгипет	9,8	8,2	0,8	1,0	1,0	10	5	6	4
Всього	815,0	735,0	86,0	85,8	85,5	-	-	-	-
Імпортери									
Європейський Союз (27)	366,3	338,3	36,5	32,5	29,9	5	3	5	2
Китай	96,2	80,4	4,2	6,4	7,8	19	11	10	2
США	94,3	85,2	11,5	7,6	7,7	1	6	7	4
Індія	77,3	56,9	3,0	4,7	6,3	18	14	-6	35
Японія	45,8	49,5	5,9	4,7	3,7	3	0	-15	-2
ОАЕ	45,5	31,0	1,6	2,6	3,7	19	15	7	5
Сингапур	39,3	33,4	3,0	3,0	3,2	9	7	4	4
Республіка Корея	31,6	27,8	2,9	3,1	2,6	6	1	-3	4
Тайланд	26,7	26,7	2,1	2,3	2,2	11	4	-1	-6
Канада	22,4	23,4	2,1	2,2	1,8	8	1	-2	-4
Саудівська Аравія	19,9	15,4	0,7	1,3	1,6	21	12	8	4
Гон Конг, Китай	18,4	15,7	1,5	1,6	1,5	7	4	-1	2
Російська Федерація	15,4	15,3	0,8	1,2	1,3	20	7	6	-12
Австралія	15,1	15,5	1,6	1,4	1,2	6	3	-4	-9
Бразилія	14,9	14,2	0,7	1,2	1,2	19	7	7	-2
Всього	930,0	830,0	78,1	76,0	75,8	-	-	-	-

Джерело: [259: 262].

Таблиця Г.2

Розширення транспортних систем серед країн-світових лідерів

Країна / показники	Автошляхи		Залізниця (км)	Водні шляхи (км)	Трубопроводи (км)	Аеропорти (кількість)
	Загальна довжина (км)	Дороги з твердим покриттям (км)				
США	6,465,799	4,209,835	226,427	41,009	793,285	5,146
Індія	3,316,452	1,517,077	63,327	14,500	22,773	251
Китай	1,930,544	1,575,571	77,834	110,000	58,082	413
Бразилія	1,751,868	96,353	28,857	50,000	19,289	734
Японія	1,196,999	949,101	23,506	1,770	4,082	144
Канада	1,042,300	415,600	46,688	636	98,544	514
Франція	951,500	951,500	29,213	8,501	22,804	295
Росія	933,000	754,984	87,157	102,000	246,855	596
Австралія	812,972	341,448	37,855	2,000	30,604	462
Іспанія	681,224	681,224	15,288	1,000	11,743	154
Німеччина	644,480	644,480	41,896	7,467	31,586	331
Італія	487,700	487,700	19,729	2,400	18,785	101
Туреччина	426,951	177,500	8,697	1,200	11,191	103
Швеція	425,300	139,300	11,633	2,052	786	249
Польща	423,997	295,356	22,314	3,997	15,792	126
Велика Британія	398,366	398,366	16,454	3,200	12,759	312
Індонезія	391,009	216,714	8,529	21,579	13,752	669
Мексика	356,945	178,473	17,516	2,900	40,016	243
Саудівська Аравія	221,372	47,529	1,395	-	8,662	215
Бельгія	152,256	119,079	3,233	2,043	2,023	42
Нідерланди	135,470	113,018	2,811	6,215	4,897	27
Австрія	107,262	107,262	6,399	358	3,541	55
Південна Корея	103,029	80,642	3,381	1,608	2,250	113
Норвегія	92,946	72,033	4,114	1,577	95	98
Швейцарія	71,298	71,298	4,188	65	1,763	66

Джерело: складено автором за [247].

Додаток Д
Таблиця Д.1

**Загальна пропускна спроможність експортних трубопроводів
на кордоні колишнього СРСР (млрд. м³/рік)**

Трубопровід	Пропускна спроможність	Країна – призначення (експортер)
Через Україну:		
Оренбург – Західний кордон (Ужгород)	26	Словаччина, Чехія, Австрія, Німеччина, Франція, Швейцарія, Словенія, Італія
Уренгой – Ужгород	28	
Ямбург – Західний кордон (Ужгород)	26	
Долина – Ужгород – 2 лінії	17	
Комарно – Дроздовічі – 2 лінії	5	Польща
Ужгород – Берегово – 2 лінії	13	Угорщина, Сербія, Боснія
Хуст – Маре	2	Румунія
Ананьєв – Тираспіль – Ізмаїл і Шевелинка – Ізмаїл – 3 лінії	27	Румунія, Болгарія, Греція, Туреччина, Македонія
Всього через Україну:	143	
Через Республіку Білорусь		
Ямал – Європа (Торжок – Кондратки – Франкфурт/Одер)	31	Польща, Німеччина, Нідерланди, Бельгія, Великобританія
Кобрин – Брест	5	Польща
Всього через Республіку Білорусь:	35	
Санкт-Пертербург – Фінляндія – 2 лінії	7	Фінляндія
Голубий потік (проектна потужність)	16	Туреччина (можливо до Греції, Македонії)
Пропускна спроможність наявної інфраструктури:	201	
Нові трубопроводи:		
Північний потік	55	Німеччина, Франція, Чехія та інші
Південний потік	63	Болгарія, Сербія, Греція, Італія та інші
Пропускна спроможність перспективної інфраструктури:	118	
Загальна пропускна спроможність наявної та перспективної інфраструктури:	319	
Гарантований експорт відповідно до контрактів на 2020 – 2025 рр.	158	

Джерело: [172].

Таблиця Д.2.

Характеристика газотранспортної системи України

Параметри ГТС	Одиниця виміру	Кількість
Довжина газопроводів, всього, в т.ч. магістральних газопроводів газопроводів-відгалужень	тис. км	38,55 22,16 16,39
Пропускна здатність газотранспортної системи: на вході на виході	млрд. м ³ /рік	287,7 178,5
Компресорні станції (КС)	шт.	72
Компресорні цехи	шт.	110
Газоперекачувальні агрегати	шт.	702
Потужність компресорних станцій	МВт	5443
Підземні сховища газу (ПСГ)	шт.	12
Загальна активна місткість ПСГ	млрд. м ³	31

Джерело: [105].

Таблиця Д.3.

Характеристика нафтотранспортної системи України

Параметри НТС	Одиниця виміру	Кількість
Кількість нафтопроводів	шт	18
Довжина нафтопроводів в одну нитку	км	4569,4
Довжина нафтопроводів по трасі	км	3368,3
Кількість підводних перетинів	шт.	181
Кількість повітряних перетинів	шт.	389
Кількість аварійно-відновлювальних пунктів (АВП.АРД)	шт.	24
Кількість майданчиків/ нафтоперекачувальних станцій (НПС)	шт./шт.	28/51
Кількість резервуарних парків	шт.	11
Кількість резервуарів	шт.	80
Загальний об'єм резервуарів	тис. куб.м	1010
Кількість станцій електрохімзахисту (ЕХЗ)	шт.	473

Джерело: [86].



Рис. Е.1. Інноваційна складова розвитку євразійського енергетичного ланцюга постачання

Джерело: складено автором.

Енергетичні проекти в рамках реалізації програми INOGATE

Назва	Терміни виконання проектів	Енергетична тематика	Країни
Створення Технічного секретаріату INOGATE (ITS) для сприяння Бакинській ініціативи	16/02/2009 - 14/02/2012	– нафта, газ; – електроенергетика; – енергоефективність; – відновлювана енергія; – конвергенція енергетичних ринків; – енергетична безпека; – стабільний енергетичний розвиток; – залучення інвестицій	Азербайджан, Білорусь, Вірменія, Грузія, Казахстан, Киргизтан, Молдова, Таджикистан, Туреччина, Туркменістан, Україна, Узбекистан
Передінвестиційний проект для транскаспійського-Чорноморського газового коридору	01/10/2009 - 30/09/2012	– газ; – енергетична безпека; – залучення інвестицій	Азербайджан, Грузія, Казахстан, Туркменістан
Ініціатива з енергозбереження в будівельному секторі Східної Європи і центральної Азії (ESIB)	01/01/2010 - 31/12/2013	– відновлювана енергія; – стабільний енергетичний розвиток; – залучення інвестицій	Азербайджан, Білорусь, Вірменія, Грузія, Казахстан, Киргизтан, Молдова, Таджикистан, Туркменістан, Україна, Узбекистан
Підтримка участі міст Східної Європи та центральної Азії в «Домовленості Мерів»	20/09/2011 - 20/09/2013	– енергоефективність; – відновлювана енергія	Азербайджан, Білорусь, Вірменія, Грузія, Казахстан, Киргизтан, Молдова, Російська Федерація, Таджикистан, Туркменістан, Україна, Узбекистан
Технічний Секретаріат INOGATE та Комплексна програма підтримки Бакинської ініціативи та енергетичних цілей Східного партнерства	01/02/2012 - 31/01/2015	– нафта, газ; – електроенергетика; – енергоефективність; – відновлювана енергія; – конвергенція енергетичних ринків; – енергетична безпека; – стабільний енергетичний розвиток; – залучення інвестицій	Азербайджан, Білорусь, Вірменія, Грузія, Казахстан, Киргизтан, Молдова, Таджикистан, Туркменістан, Україна, Узбекистан

Джерело: складено автором за: [48].

Наукове видання

Деделюк Катерина Юріївна

**ГЕОРЕГІОНАЛЬНІ ВИМІРИ РОЗВИТКУ СФЕРИ ПОСЛУГ З
ТРАНЗИТУ ЕНЕРГОНОСІВ В УКРАЇНІ**

Монографія