

УДК 327(438)

Любомир Бояківський,
здобувач кафедри політичних наук Рівненського державного гуманітарного
університету

ЕНЕРГЕТИЧНИЙ ПРОЕКТ "ОДЕСА-БРОДИ-ГДАНСЬК" ЯК ПРИКЛАД ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА УКРАЇНА-ПОЛЬЩА

У статті аналізуються передумови, процес та перспективи реалізації енергетичного проекту "Одеса-Броди-Гданськ" в контексті українсько-польської співпраці. Досліджується позиція головних геополітичних гравців регіону з цього питання.

Ключові слова: нафтопровід Одеса-Броди, енергоресурси, Польща, Україна, Євразійський нафтотранспортний коридор, нафта, диверсифікація.

The article analyzes the background, process and prospects for the energy project of the Odessa-Brody-Gdansk in the context of the Ukrainian-Polish cooperation. Examines the position of the major geopolitical players in the region on this issue.

Keywords: Odessa-Brody pipeline, energy, Poland, Ukraine, Eurasian oil route, oil, diversification.

Чорне море – природній бар'єр між Європою та Малою Азією. Прямий вихід до цього моря мають шість країн: Україна, Росія, Туреччина, Румунія, Болгарія, Грузія та Молдова. Крім того, в цьому регіоні перетинаються інтереси НАТО, США, ЄС та ГУАМ. Причорномор'я історично є місцем зіткнення і активної взаємодії між Сходом та Заходом. Україна займає вигідне географічне становище у Чорноморському регіоні і потенційно могла б стати лідером цього регіону, взаємодіючи як із ЄС, так і з Російською Федерацією та Туреччиною. Транзитне значення регіону як ключової ланки, що поєднує Європу та Азію, в перспективі лише зростатиме на тлі загострення боротьби за енергоресурси та енергопотокі¹.

Головні зміни у співвідношенні сил у регіоні відбулися під впливом розширення НАТО та ЄС, і виходу цих блоків до узбережжя Чорного моря, а також зміщення центру світової політики у Євразію.

¹ Савін С. Пріоритетні питання зовнішньої політики США у Чорноморському регіоні / С. Савін // Стратегічні пріоритети. – 2003. – № 4 (13). – С. 237.

1 січня 2007 року Румунія та Болгарія стали членами ЄС. Це активізувало формування регіональної стратегії ЄС для Чорноморського регіону. Першим кроком у цьому напрямі стала ініціатива “Чорноморська синергія”, запропонована Брюсселем у 2007 році.¹ Серед членів НАТО – три країни Чорноморського регіону: Туреччина, Румунія та Болгарія.

Сам факт географічного виходу НАТО та ЄС в акваторію Чорного моря збільшує конфліктний потенціал Причорномор'я, оскільки поява нових впливових акторів не може не турбувати Росію.

У цьому процесі крім традиційних центрів сили у регіоні (Росія, США, Туреччини, ЄС та НАТО) у найближчому майбутньому важливу роль відіграватимуть каспійські держави (Казахстан, Туркменістан, Азербайджан), які володіють значними енергоресурсами; та чорноморські країни Україна та Грузія – як транзитні потужності і безпосередні сусіди ЄС².

Таким чином, можна прогнозувати поступову інтенсифікацію інтеграційних процесів по вектору Каспійське – Чорне – Балтійське море. На фоні зростання попиту на енергоносії ці процеси лише набиратимуть обертів. Поступове формування Балто-Чорноморсько-Каспійської співдружності так чи інакше відповідає інтересам ЄС та США, але сприймається як загроза національній безпеці РФ. Росії поки що вдається блокувати такі ініціативи, але поступова вестернізація Азербайджану та Казахстану, криза СНД, нарощування військової присутності США у Центральній Азії та зростання активності енергетичних ТНК у регіоні сприятимуть реалізації проектів із транспортування нафти та газу з Каспійського регіону на світові ринки, в першу чергу в енергодефіцитну Європу.

Слід зазначити, процес інтеграції Балтійсько-Чорноморського простору навколо ідеї енергетичної безпеки та диверсифікації шляхів транспортування енергоресурсів ґрунтується на об'єктивних потребах ЄС отримувати нафту і природний газ з джерел. Цей процес створює пряму загрозу для Росії, як нової енергетичної імперії. Тому можна припустити, що інформаційні повідомлення про нерентабельність та політизацію проекту “Одеса-Броди-Гданськ” є спрямованою реакцією Росії на таку ініціативу.

Інтеграційні процеси в регіоні БЧКР (Балто-Чорноморсько-Кас-

¹ Савін С. Пріоритетні питання зовнішньої політики США у Чорноморському регіоні / С. Савін // Стратегічні пріоритети. – 2003. – № 4 (13). – С. 239.

² Мельник Ю. Проблеми реалізації стратегічних економічних проектів в Українському Причорномор'ї / Ю. Мельник // Стратегічні пріоритети, 2007. – № 4 (5). – С. 164.

пійського регіону) і надалі формуватимуться навколо проблем енергетичної безпеки, транзиту енергоносіїв та дистанціювання пострадянських країн від Росії. Прикладами таких проектів є Балто-Чорноморський форум (Київ, 1999 р.), заснування ГУУАМ (1997 р.), програма “TRACECA” (коридор ЄС – Східна Азія через Закавказзя та Центральну Азію), ЄАНТК (Євро-Азійськи транспортний коридор).

Усі перераховані ініціативи є спробами країн Чорноморсько-Балтійського регіону за допомогою США та ЄС вийти з під впливу Росії. Оскільки РФ позиціонує себе як енергетична наддержава і використовує енергоресурси як важелі своєї політики. Енергетичні конфлікти у регіоні лише сприятимуть посиленню ролі ЄС та НАТО у регіоні.

Крім того, потенціал Чорноморсько-каспійського регіону зростає паралельно із зацікавленістю світових енергетичних ТНК (транснаціональних компаній) в енергоресурсах каспійського і частково чорноморського шельфу.

Увесь процес видобутку, транспортування, переобки та збуту каспійських енергоресурсів БЧК регіону можна розглядати в рамках Євро-Азійського нафтотранспортного коридору (ЄАНТК), як найбільш реалістичного маршруту Каспій-Європа. Мегапроект започатковувався для забезпечення доступу каспійської нафти на енергодефіцитні ринки Європи. Проте в рамках розбудови інфраструктури можливе і налагодження транзиту газу, залучення до участі в цьому проекті Ірану.

Актуальність проекту полягає у тому, що відсутність діючих незалежних від Росії енергопотоків з Каспію в Європу і певна стагнація цього процесу не похитнули наміри ЄС диверсифікувати поставки нафти на свій ринок за рахунок Азербайджану або Казахстану. На відміну від ситуації на нафтовому ринку ЄС, проблема альтернативних поставщиків газу до Європи не стоїть так гостро і може бути вирішена за рахунок ЗПП (зрідженого природнього газу) з Катару, Алжиру. Брюсель і надалі сприятиме розвитку нових маршрутів транспортування нафти на свої НПЗ. Тому проекти на зразок “Одеса-Броди”, як частина більш масштабного “Баку – Супса – Одеса – Броди – Полоцьк – Гданськ”, не слід назвати провальними, а краще розглядати в контексті розвитку усїєї енергетичної інфраструктури Євразії. Головною причиною гальмування реалізації проекту є активна протидія РФ неконтрольованим нею інтеграційним проектам та енергетичним коридорам на пострадянському просторі.

Україна, як потенційний лідер Чорноморського регіону, і Польща, як член ЄС, регіональний лідер Центрально-Східної Європи та

балтійська держава в перспективі повинні стати ключовими ланками енергокоридору “Каспій-ЄС”. Багатонаціональний проект “Одеса-Броди-Полоцьк-Гданськ” є досить показовим прецедентом у процесі формування енергетичної політики ЄС. З одного боку, реалізацію проекту лобіювало політичне керівництво Польщі та України, свою зацікавленість демонстрували Литва, Чехія, Словачія, Грузія та Азербайджан; проте ідея не була достатньо привабливою для приватних інвесторів, які вбачали багато політичних, економічних та можливо військових ризиків на шляху його реалізації¹.

Процес реалізації проекту “Одеса-Броди” досліджували і коментували О. Тодійчук, М. Гончар, О. Войтюк, Ю. Мельник, Б. Соколовський. Також дослідження проекту відбувалося на рівні європейських недержавних організацій (Фонд Стефана Баторія (The Stefan Batory Foundation), Осередок східних студій (Ośrodek Studiów Wschodnich) та ін.)

ЄС та ГУУАМ – дві структури, члени яких безпосередньо задіяні в реалізації ЄАНТК. Саме ці дві організації можуть реанімувати ідею каспійсько-чорноморсько-балтійського енергоконнектора. Крім того, великі надії, які Брюссель покладає на азербайджанську та казахстанську нафту, дають шанс країнам-учасникам ГУАМ підвищити рівень життєздатності організації, перетворити її на дієву платформу проти ваги геополітичним проектам Росії на пострадянському просторі.

Тому ГУАМ потенційно може стати інтерконектором, що здатен забезпечити економіку ЄС енергоресурсами каспійського шельфу та Центральної Азії². Про свою зацікавленість членством в ГУУАМ заявили Литва, Польща, Румунія, Болгарія. Проект ОБГ потенційно міг би надати нового поштовху розвитку ГУУАМ, забезпечивши реальне економічне підґрунтя для співпраці.

На основі вищеперерахованих тенденцій у Чорноморсько-Каспійському регіоні можна говорити про формування Чорноморського енергоконнектора, як сукупності маршрутів для транспортування газу і нафти до ЄС. Виходячи із значення цього слова, енергоконнектор – це засіб реалізації геополітичних цілей, організований продуцентом (власником, експортером) вуглеводневих ресурсів, система комуніка-

¹ Адаменко С. В. Нафтоповід “Одеса-Броди” як чинник енергетичної безпеки України / С. Адаменко // Держава та регіони.- Серія: Економіка та підприємство. – 2009. – № 3. – С. 15.

² Гончар М. ГУАМ у контексті зростаючих енергетичних потоків у Чорномор’ї за умов сусідства з розширеним Євросоюзом / Михайло Гончар // Проблеми та перспективи розвитку економічного співробітництва в рамках ГУАМ: Матеріали «круглого столу» (Київ, 14 червня 2007 р.) / Національний інститут проблем міжнародної безпеки. – К.: НІПІМБ, 2007. – С. 86.

цій разом із теміналами для транспортування енергоресурсів, що сполучають регіони видобутку з ринками споживання. Таке трактування терміна передбачає розбудову транспортних комунікацій, обмін активами та формування єдиного правового поля в сфері енергетики¹.

Система енергетичних комунікацій Чорноморського регіону розвивається під безпосереднім впливом трьох конкуруючих центрів впливу: Росії, ЄС і Туреччини. Російська Федерація контролює нафтопровід Бургас-Александрополіс, газопровід “Голубий потік”; Туреччина має вплив на нафтопровід Самсун-Джейхан; ЄС намагається побудувати коридор Каспій-Південний Кавказ-Україна – Центральна Європа. Конкретніше нафтовий маршрут може виглядати так: Баку-Супса-Одеса-Броди-Полоцьк-Гданськ, а газовий – Баку-Супса-Феодосія-Одеса. На думку директора енергетичних програм центру “Номос” М. Гончара, у разі повномасштабного розвитку ці маршрути дозволили б транспортувати до 45 млн. тонн нафти і 32 млрд. куб. м. газу щорічно².

Енергетичний проект “Одеса-Броди-Полоцьк-Гданськ” став з ініціативи України спробою розбудови нової енергетичної інфраструктури на пострадянському просторі, що мало б протидіяти енергетичній експансії РФ. Особливо актуальним ЄАНТК став для країн, так званої, “нової” Європи (Польщі, Литви, Латвії і т. д.), середній рівень енергозалежності яких від російської нафти та газу значно вищий ніж у країн Західної Європи (так званої “старої” Європи).

Показово, що Україна самостійно зробила перші кроки для реалізації ЄАНТК. На першому етапі (1996 – 2001 рр.) було побудовано нафтогін протяжністю 675 км. від м. Одеса до м. Броди у Львівській області та нафтовий термінал біля порту Південний. На будівництво труби було витрачено 550 млн. гр. Через низку причин нафтопровід так і не заповнила азербайджанська нафта. З 2005 р. нафтопровід почав працювати в реверсному режимі: транспортувати російську нафту з нафтопроводу “Дружба” до терміналу на Чорному морі.

На другому етапі нафтогін Одеса-Броди планувалося продовжити до україно-польського кордону, і далі польською територією до Полоцька

¹ Войтюк О. Ю. Основні шляхи транспортування нафти і нафтопродуктів із Росії та країн Каспійського регіону до Європи / О. Войтюк // Актуальні проблеми міжнародних відносин. – 2008. – № 6. – С. 21- 30.

² Гончар М. ГУАМ у контексті зростаючих енергетичних потоків у Чорномор’ї за умов сусідства з розширеним Євросоюзом / Михайло Гончар // Проблеми та перспективи розвитку економічного співробітництва в рамках ГУАМ: Матеріали «круглого столу» (Київ, 14 червня 2007 р.) / Національний інститут проблем міжнародної безпеки. – К.: НІПМБ, 2007. – С. 87.

(з перспективою виходу труби до нафтових терміналів Гданська). Каспійська нафта, яка з хімічними показниками краща за російську: містить менше сірки, відповідає екологічним вимогам ЄС, тому матиме перевагу перед російською сировиною, яка є менш екологічною.

Переговорним майданчиком для країн, зацікавлених зменшити свою залежність від російських енергоресурсів, став Краківський енергетичний самміт ГУАМ (травень, 2007). Саме тоді ідею створення транспортного коридору для постачання енергоносіїв із Каспійського регіону до Європи і продовження Одеса-Броди до Полоцька і Гданська запропонував колишній президент Польщі Лех Качинський. Завершити проєкт планувалося у 2010-2011 рр. Саме тоді поляки прогнозували пік видобутку нафти у Казахстані.

Головні цілі цього взаємовигідного політико-економічного проєкту – підвищення надійності та прозорості енергопостачання Європи, в тому числі за рахунок забезпечення балансу інтересів між транзитерами, споживачами та постачальниками енергоресурсів відповідно і розвиток положень та духу Європейської енергетичної хартії¹.

Наступною стала зустріч в Литві, у Вільнюсі (жовтень, 2007), за участю президентів України, Польщі, Латвії, Литви, Азербайджану, Румунії та Грузії. Росія сприйняла цей захід як серйозну загрозу своїм інтересам. Литва прямо заявила про свою зацікавленість у роботі нафтопроводу Одеса-Гданськ з відгалуженням до заводу “Мажейку нафта”. Аналітик Інституту закордонних відносин Литви Томас Янеліунас заявив, що єдина альтернатива для подолання дефіциту нафти в Литві – це використання українського трубопроводу Одеса-Броди, який би подовжувався до польського міста Гданськ². Підсумком зустрічі стало підписання п’ятисторонньої угоди між Україною, Грузією, Азербайджаном, Польщею та Литвою про поглиблення співробітництва в енергетичній сфері.

Показовою є реакція Москви на самміт: здійснивши в день саміту візит до Астани й Ашгабада, тодішній президент Росії В. Путін завадив президенту Казахстану Нурсултану Назарбаєву взяти участь у перемовинах, хоча участь Назарбаєва була передбачена у програмі зустрічі.

Реалізація проєкту мали закріпити за Україною статус лідера

¹ Соколовський Богдан. Краківська ініціатива: з-під важеля впливу — до взаємовигідного співробітництва / Б. Соколовський // Дзеркало тижня . – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.dt.ua/1000/1550/61931/>

² Пилип Л. Чи стане нафтопровід Одеса-Броди-Плоцьк-Гданськ новим шляхом транзиту нафти в Європу? Вільнюський енергетичний саміт / Людмила Пилип // Радіо “Свобода”. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://origin.radiosvoboda.org/content/article/970879.html>.

у Чорноморському регіоні, а за Республікою Польща – нового нафтового хаба Центрально-Східної Європи. Під час Вільнюського енергетичного саміту країн ГУАМ нафтовими і нафтотранспортними компаніями Азербайджану (Socar), Грузії (Georgian Oil and Gas Corporation), Литви (Klaipėdos Nafta), Польщі (PERN Przyjazn) та України (АТ “Укртранснафта”) було підписано договір про приєднання до спільного польсько-українського підприємства “Сарматія”. Схематично консорціум мав працювати так: азербайджанська нафта поступає в грузинський порт “Супса” за наявною системою нафтогонів, далі транспортується танкерами в одеський порт “Південний” і далі в Європу нафтогоном “Одеса – Броди – Полоцьк – Гданськ”.

Успішна реалізація проекту посилила б транзитно-транспортний потенціал України та інших учасників проекту, забезпечила б доступ до нових ресурсів та привабливих енергетичних ринків Європейського союзу¹.

Співпраця на державному рівні між учасниками проекту практично припинилася після зміни керівництва Польщі та України. Із трагічною загибеллю президента Польщі Л. Качинського закінчився так званий “романтичний період” у польсько-українських стосунках: політична еліта Польщі в основу зовнішньої політики країни поклала прагматизм і пріоритетність відносин з Росією. В Україні до влади прийшла проросійська політична сила разом з новим Президентом України Віктором Януковичем.

На думку Ю. Мельника, проект Одеса-Броди варто розглядати не лише з позиції трубопроводу, який повинен послабити нафтову монополію Росії у Центрально-Східній Європі, а через увесь комплекс проблем, що включає джерела енергоресурсів, маршрути транспортування, переробку та кінцевого споживача. Такий підхід забезпечив би високий рівень інтеграції України до європейської енергетичної системи, обмін активами та потенційний доступ європейських та американських енергетичних компаній на український ринок, як противагу російським.

“Росія вбачає в нафтопроводі Одеса-Броди потужний диверсифікаційний проект, який посилить незалежність України та інших країн-партнерів, і всіляко намагається чинити спротив його реалізації. Однак гірші часи вже позаду”, – вважає президент Київського міжнародного енергетичного клубу “Q-club” Олександр Тодійчук².

Процес розвитку енергетичних магістралей у Каспійсько-Чор-

¹ Оптімах Р. Енергетичний проект «Одеса- Броди»: стан і перспективи // Стратегічні пріоритети. – 2007. – № 4 (5). – С. 118.

² Княжанський В. Чому не працює нафтопровід Одеса — Броди? . – [Електронний ресурс] / В. Княжанський // День. – Режим доступу: <http://www.day.kiev.ua/201840/>.

номорському регіоні не можна аналізувати без врахування позиції США. Для Вашингтона принципове значення має збереження кола союзників у регіоні і недопущення повернення Грузії та України під вплив Росії¹. Хоча військова присутність США в акваторії Чорного моря значно менша ніж Росії та Туреччини.

Важливим елементом енергетичної стратегії Вашингтона у Чорномор'ї є переорієнтація каспійських енергопотоків з Чорного у Середземне море. Цим пояснюється лобювання США проекту “Баку-Тбілісі-Джейхан”, а також проекту “Самсун-Джейхан”. У Середземному морі, на відміну від Чорного, Вашингтон має значно більший військовий, економічний вплив і широкі коло союзників по НАТО.

З іншого боку США змушені протидіяти російській експансії у Чорноморському регіоні, яка безпосередньо загрожує низки країн, що мають для США ключове значення: Грузії, Польщі, Литві, Латвії, Естонії та Україні. Тому США підтримують нові інфраструктурні проекти, переважно газові, які реалізуються без участі Росії, зокрема газопровід “Набукко”.

На думку М. Гончара, “блокування стратегічних проектів експорту енергоресурсів Каспія і Центральної Азії, які не ініційовані РФ – це один з базових принципів і цілей Росії на євразійському енергетичному просторі”². Цей чинник разом із політичною нестабільністю в Україні та відсутністю єдиної енергетичної політики ЄС заблокував розбудову енергетичного коридору “Азербайджан-Грузія-Україна-Польща”.

Проект “Одеса-Броди-Полоцьк-Гданськ” залишився не реалізованим і сьогодні Росія використовує його частину у своїх цілях. Аналізуючи причини, які до цього призвели, слід виокремити:

1) регіональні (політична ситуація в Україні, сепаратизм Абхазії та Південної Осетії в Грузії);

2) геополітичні (недостатній потенціал впливу США в регіоні, незацікавленість головних акторів регіону: Росії та Туреччини у реалізації проекту);

3) економічні (консорціум так і не отримав необхідних фінансових ресурсів для запуску, ресурсна база проекту також не була закріплена у системі договорів).

Прецидентом, який підтверджує актуальність таких проектів, як

¹ Савін С. Пріоритетні питання зовнішньої політики США у Чорноморському регіоні / С. Савін // Стратегічні пріоритети. – 2003. – № 4 (13). – С. 240.

² Гончар М. Российская энергетическая политика в контексте диверсификации рынков: выводы для ЕС и Украины. – [Електронний ресурс] / Михайло Гончар // Центр сприяння вивченню геополітичних проблем євроатлантичної співпраці Чорноморського регіону "НОМОС". – Режим доступу: <http://nomos.com.ua/content/view/125/69/>.

ОБГ для транспортування нафти до Європи можна вважати ініціативу Білорусі. Мінськ уже розпочав транспортування венесуельської нафти з нафтового терміналу в Одесі залізничними цистернами через територію України. Собівартість отриманої нафти вища за вартість російської сировини, проте політичні вигоди для Мінська досить вагомі, враховуючи рівень залежності Білорусії від російської нафти та газу.

Така схема прийнятна і для України, і для Польщі, і для ЄС в цілому¹. Політизація енергетичних проектів – загальносвітова тенденція енергетичного ринку: практично жоден енергетичний проект не обходиться без політичного лоббі. Перелік російських енергетичних проектів (Північний потік, Голубий потік, Південний потік), вартість реалізації яких автоматично переводить їх в політичну площину, ілюструє цю світову тенденцію. Тому політизація проекту “Одеса-Броди-Гданськ” – це лише можливість запустити його у дію, а участь у його плануванні незалежних інвесторів з ЄС забезпечить у подальшому його оптимізацію та економічну доцільність.

В умовах зростання конкуренції за джерела енергії українсько-польський проект міг би надати нового поштовху польсько-українським взаєминам, поклавши в їх основу прагматизм та взаємну вигоду. Запуск Євроазійського нафтового коридору сприяв би нормалізації відносин ЄС та Польщі із Росією: диверсифікація джерел та маршрутів транспортування нафти допомогло б ЄС перевести діалог з Москвою на рівноправні начала.

Література:

1. Адаменко С.В. Нафтоповід “Одеса-Броди” як чинник енергетичної безпеки України / С. Адаменко // Держава та регіони. – Серія: “Економіка та підприємництво”. – 2009. – № 3. – С. 13-19.

2. Войтюк О. Ю. Основні шляхи транспортування нафти і нафтопродуктів із Росії та країн Каспійського регіону до Європи / О. Войтюк // Актуальні проблеми міжнародних відносин. – 2008. – № 6. – С. 21-30.

3. Гончар М. ГУАМ у контексті зростаючих енергетичних потоків у Чорномор’ї за умов сусідства з розширеним Євросоюзом / Михайло Гончар // Проблеми та перспективи розвитку економічного співробітництва в рамках ГУАМ: Матеріали “круглого столу” (Київ, 14 червня 2007 р.) / Національний інститут проблем міжнародної безпеки. – К.: НІПМБ, 2007. – С. 86-90.

4. Гончар М. Российская энергетическая политика в контексте дивер-

¹ Адаменко С. В. Нафтоповід “Одеса-Броди” як чинник енергетичної безпеки України / С. Адаменко // Держава та регіони. – Серія: “Економіка та підприємництво”. – 2009. – № 3. – С. 13.

сифікації ринков: виводи для ЄС и України. – [Електронний ресурс] / Михайло Гончар // Центр сприяння вивченню геополітичних проблем євроатлантичної співпраці Чорноморського регіону “НОМОС”. – Режим доступу: <http://nomos.com.ua/content/view/125/69/>.

5. Джеймс Шерр. Енергетика перетворюється на політичну проблему у стосунках Заходу з Росією. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.umoloda.kiev.ua/number/931/158/33879/>.

6. Княжанський В. Чому не працює нафтопровід Одеса – Броди? – [Електронний ресурс] / В. Княжанський // День. – Режим доступу: <http://www.day.kiev.ua/201840/>.

7. Мельник Ю. Проблеми реалізації стратегічних економічних проєктів в Українському Причорномор’ї / Ю. Мельник // Стратегічні пріоритети. – 2007. – № 4 (5) – С. 164-171.

8. Оптімах Р. Енергетичний проєкт “Одеса-Броди”: стан і перспективи // Стратегічні пріоритети. – 2007. – № 4 (5). – С. 117-125.

9. Пилип Л. Чи стане нафтопровід Одеса-Броди-Плоцьк-Гданськ новим шляхом транзиту нафти в Європу? Вільнюський енергетичний саміт / Людмила Пилип // Радіо “Свобода”. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://origin.radiosvoboda.org/content/article/970879.html>.

10. Рассоха Л. Диверсифікація джерел і маршрутів енергопостачання – пріоритетний напрям політики Європейського Союзу. – [Електронний ресурс] / Л.Рассоха // Аналітичний матеріал до Зеленої книги. – Режим доступу: <http://www.niss.od.ua/p/146.doc>.

11. Савін С. Пріоритетні питання зовнішньої політики США у Чорноморському регіоні / С. Савін // Стратегічні пріоритети. – 2003. – № 4 (13). – С. 237-243.

12. Соколовський Богдан. Краківська ініціатива: з-під важеля впливу – до взаємовигідного співробітництва / Б. Соколовський // Дзеркало тижня. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dt.ua/1000/1550/61931/>.

13. Energy Game: Ukraine, Moldova and Belarus between the EU and Russia // Stefan Batory Foundation. – Wasaw. – 2007. – 47 p.