

жави, формуванні державної стратегії розмежування бізнесу та влади; всілякій підтримці з боку держави другого блоку неформальної економіки – економіки виживання на основі функціонування засад соборної організації, солідарної підтримки та допомоги, інституційної компліментарності (взаємодоповнюваності), які іманентно властиві спадковим закономірностям вітчизняної організації.

Висновки

Закономірності розвитку, тренди тіньових процесів виявляються у ланках метаморфоз неформальної організації в Україні. Такими слід вважати наступні ланки діалектичної тріади неформальної організації: вихідна метаморфоза – неформальна економіка малих форм (княжої доби); вторинна форма метаморфози – економіка автономної держави; сучасна форма або двоїста економіка паразитарної «автономної» держави.

Економіка елітних утворень має кланову неформальну структуру, сформовану на базі територіально-бізнесового та службово-бізнесового нагромадження клієнтських, корупційних зв'язків у адміністративно-бізнесових групах, що утворюють нетранспарентну, «автономну» (від офіційної держави, суспільства), паразитарну, паралельну офіційній, державу (державу – реципієнта паразитарних структур). Таким чином, дисфункційні проблеми організації влади, зокрема наявності в ній системної тінізації, корупції в Україні, обумовлені найтіснішим зв'язком із закономірностями розвитку метаморфоз неформальної організації, наявності джерел потенційної дисфункційності у їх генезі.

Фундаментальні підходи до реформування неформальної економіки, зокрема у зв'язку з введенням в дію нової редакції Податкового кодексу, повинні враховувати особливу двоїстість її організації: слід зосередитися на максимально-му обмеженні, витісненні автономності паразитарної держави, формуванні державної стратегії розмежування бізнесу та влади; всілякій підтримці з боку держави другого блоку неформальної економіки – економіки виживання на основі функціонування засад соборної організації, солідарної підтримки та допомоги, інституційної компліментарності (взаємодоповнюваності), які іманентно властиві спадковим закономірностям вітчизняної організації.

Список використаних джерел

1. Предборський В.А. Теорія тіньової економіки в умовах трансформаційних процесів / В.А. Предборський. – К.: Задруга, 2014. – 400 с.
2. Предборський В.А. Неформальна економіка як сектор тіньового вітчизняного економічного простору / В.А. Предборський // Формування ринкових відносин в Україні: зб. наук. пр. Науково-дослідного економічного ін-ту Мін-ва економіки України. – К., 2006. – Вип. 8. – С. 48–52.
3. Предборський В.А. Розбудова особливої форми елітної економіки у системі факторів тіньових процесів / В.А. Предборський // Формування ринкових відносин в Україні: зб. наук. пр. Науково-дослідного економічного ін-ту Мін-ва економіки та з питань європейської інтеграції України. – К., 2005. – Вип. 4. – С. 49–54.
4. Барсукова С.Ю. Неформальная экономика и сетевая организация пространства в России [Електрон. ресурс] / С.Ю. Барсукова. – Режим доступу: <http://www.socio.ru/wr/00-1/Barsukova.htm>.
5. Веткін А. «Конвертаційні центри»: інституційні особливості і роль у тіньовій економіці / А. Веткін // Економіка України. – 2005. – №8. – С. 12–19.
6. Гальчинський А. Суперечності реформ: у контексті цивілізаційного процесу / А. Гальчинський. – К.: Українські пропілеї, 2001. – 320 с.
7. Туган-Барановський М.І. Політична економія / М.І. Туган-Барановський. К.: «Наукова думка», 1994. – 263 с.
8. Олейник А.Н. Тюремная субкультура в России: от повседневной жизни до государственной власти / А.Н. Олейник. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 418 с.
9. Наследие империй и будущее России / Под ред. А.И. Миллера. – М.: Фонд «Либеральная миссия», Новое литер. обозрение, 2008. – 528 с.
10. Історія українського козацтва / В.А. Брехуненко, Л.В. Войтович, О.Б. Головка та ін. – К.: Видавничий дом «Могиллянська академія», 2011. – 799 с.
11. Предборський В.А. Корупція як системне явище в механізмі тіньового розвитку соціально-економічних процесів / В.А. Предборський // Формування ринкових відносин в Україні: зб. наук. пр. Науково-дослідного економічного інституту Мін-ва економіки України. – К., 2007. – Вип. 2. – С. 23–27.
12. Сігер Ч. Загальний стан та передумови розвитку фінансового ринку в Україні / Ч. Сігер, Х. Паттон. – К.: Financial Markets International, 2000. – 191 с.

І.К. ЧУКАЄВА,

д.е.н., г.н.с., Інститут економіки та прогнозування НАН України

Переваги та можливі шляхи їх реалізації щодо забезпечення розвитку нафтотранспортних систем України в частині виконання умов угоди з ЄС

У статті розглянуто можливості розвитку нафтотранспортних систем України у світі виконання умов угоди з ЄС.

Ключові слова: нафтотранспортні системи, міжнародне співробітництво, угода з ЄС, маршрути транспортування.

І.К. ЧУКАЄВА,

д.з.н., г.н.с., Інститут економіки та прогнозування НАН України

Преимущества и возможные пути их реализации по обеспечению развития нефтетранспортных систем Украины в части исполнения условий соглашения с ЕС

В статье рассмотрены возможности развития нефтетранспортных систем Украины в свете исполнения условий соглашения с ЕС.

Ключевые слова: нефтетранспортные системы, международное сотрудничество, соглашение с ЕС, маршруты транспортировки.

I. CHUKAEVA,

PhD, g.n.s. Institute of Economics and Forecasting National Academy of Sciences of Ukraine

Benefits and possible ways of their implementation for the development of the oil transportation system of Ukraine regarding execution of the agreement with the EU

The article deals with the possibility of oil transportation systems of Ukraine in the light of the execution of the agreement with the EU.

Keywords: oil transportation system, international co-operation agreement with the EU, transport routes.

Постановка проблеми. В умовах розширення ЄС Україна вважає перспективним для розвитку двосторонньої співпраці використання її транзитних можливостей. Мова йде про зосередження на території країни міжнародних транспортних коридорів, можливості їх ефективного інтегрування у транспортні системи Європи та Азії, Балтійського і Чорноморського регіонів. Територією України проходять чотири з десяти міжнародних транспортних коридорів, які входять в сітку загальноєвропейських, два з п'яти євразійських транспортних коридорів. Україна має всі можливості для участі у вирішенні широкого спектра проблем стосовно забезпечення енергетичних потреб країн Європи, у тому числі шляхом розвитку нафтотранспортних систем.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Серед вагомих наукових досліджень з питань транзитного потенціалу України можна виокремити праці Н. Земляного, О. Волович, Г. Бурлаки, А. Новикової, Л. Словінської та інших [1–5]. Аналіз останніх досліджень і публікацій дав можливість зробити висновок про те, що проблема енерготранзитного потенціалу України на сьогодні є недостатньо розробленою і потребує значного вдосконалення, особливо у світі співпраці з ЄС.

Метою статті є дослідити сучасний стан енерготранзитного потенціалу вуглеводнів України та перспективи його реалізації в частині виконання умов угоди з ЄС.

Виклад основного матеріалу. Важливий аспект виконання умов угоди з ЄС пов'язаний із забезпеченням інтересів України як держави-транзитера полягає в реалізації в повній мірі можливостей українських маршрутів транспортування нафти. До числа головних вимог, які висуваються до маршрутів транспортування, можна віднести:

- багатоваріантність поставок;
- економічну ефективність маршруту транспортування;
- політичну стабільність та позитивний фінансово-інвестиційний клімат в державах-транзитерах;
- надійність і безпеку маршрутів транспортування.

Враховуючи головні вимоги до маршрутів транспортування нафти, слід визначити ступінь відповідності цим вимогам українських маршрутів у порівнянні з іншими альтернативними маршрутами транспортування нафти.

Суттєвий недолік нафтопровідної системи України полягає в тому, що зовнішніми надходженнями нафти вона пов'язана лише з російською нафтопровідною системою, що призводить до монопольного положення Росії в сферах постачання нафти в Україну і транзиті.

За умов майже повної залежності від постачань енергоносіїв з Росії заходи із диверсифікації джерел їхнього над-

ходження повинні розглядатися як ключовий елемент співпраці з ЄС.

Розглянемо ресурсну базу країн – потенційних постачальників нафти в Україну (див. рис.) [6].

Як видно з даних рисунку, найбільші обсяги доведених запасів серед потенційних постачальників нафти в Україну мають Саудівська Аравія, Іран, Ірак, Кувейт, ОАЕ, Росія та Лівія. Порівняно менші обсяги запасів має Казахстан, Азербайджан, Єгипет та Туркменістан, але потенціал цих країн потребує додаткового дослідження.

Розглянемо другий аспект проблеми, пов'язаний із забезпеченням інтересів України як держави-транзитера в контексті співпраці з ЄС.

Перспектива розвитку нафтотранспортної системи України та її подальша інтеграція в загальноєвропейську мережу нафтопроводів, перш за все, пов'язана з реалізацією української частини Євро-Азіатського нафтотранспортного коридору (ЕАНТК), а також інтеграції нафтопроводів «Дружба» – «Адрія».

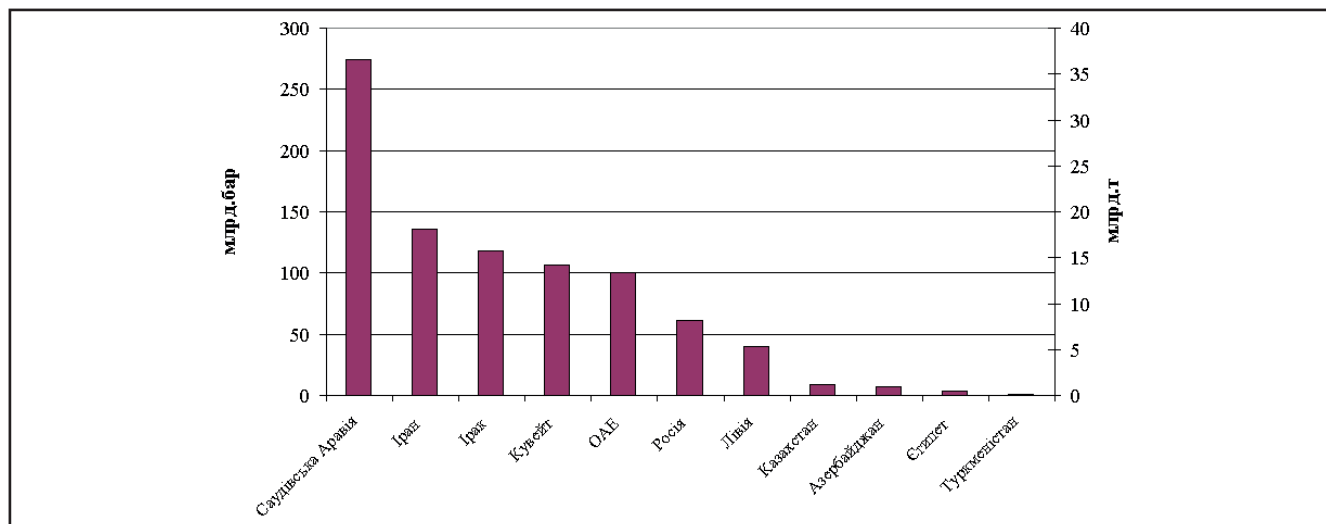
Якнайшвидша підтримка зацікавлених країн у реалізації української частини ЕАНТК, у тому числі й укладенням взаємовигідних договорів на транзит і постачання каспійської нафти через Україну, буде сприяти послабленню залежності європейського ринку нафтопродуктів від постачання з країн ОПЕК, а також його стабілізації за рахунок підвищення рівня конкуренції на ньому.

Беручи до уваги ситуацію на європейському ринку з постачальниками нафти і численні морські термінали на узбережжі, проекти транспортування каспійської нафти через Чорне море в Центральну і частково Північну Європу є найбільш привабливими для пошуку ринків (постсоціалістичні країни до того ж зацікавлені в диверсифікації джерел постачання нафти в межах програми входження до Європейської Співдружності).

Проект, запропонований Україною, досить оптимально вирішує цю проблему, починаючи з довжини маршруту постачання і закінчуючи тим, що Україна сама по собі є великим і досить перспективним ринком нафтової сировини.

З огляду на насиченість нафтового ринку Південної Європи і достатність морських терміналів по європейському периметру, необхідно відзначити, що в пошуку нових ринків найбільш привабливо виглядають проекти транспортування каспійської нафти з Чорного моря в Центральну і частково Північну Європу.

У цьому зв'язку запропонований Україною проект Євразійського нафтотранспортного коридору Баку – Супса – Одеса – Броди – Європа (ЕАНТК) досить оптимально вирішує завдання за багатьма параметрами:



Обсяги доведених запасів нафти країн – потенційних експортерів нафти в Україну

– зменшення витрат на транспорт за рахунок скорочення довжини маршрутів постачання (це практично «повітряна пряма» між «продавцями» і «покупцями» нафти);

– можливість перекачування нафти найкоротшим шляхом з Чорного моря в «південну» недовантажену гілку нафтопроводу «Дружба», що дозволяє подавати нафту на нафтопереробні заводи Словаччини, Чехії, Угорщини, а після будівництва коротких сполучних нафтопроводів – на НПЗ Австрії, Німеччини та інших країн Європи з подальшим виходом на порт Омішаль (Хорватія) на Адріатичному морі;

– продовження нафтопроводу Одеса – Броди до польського міста Плоцьк поєднає систему із «західною» гілкою нафтопроводу «Дружба» і дає вихід нафти з Чорного моря на нові ринки Польщі, Німеччини і Балтійського моря (через порт Гданськ у Польщі);

– двотрубні ділянки нафтопроводу «Дружба» у зазначених районах дозволять перекачувати російську та каспійську нафту без змішування і таким чином зберегти якість каспійської нафти;

– запропонований маршрут транспортування каспійської нафти значною мірою може вирішити проблему зменшення вантажопотоку нафти протоками Босфор і Дарданелли.

Другим перспективним напрямом розвитку транзитних потужностей є проект інтеграції нафтопроводів «Дружба» – «Адрія». Він передбачає економічні та технологічні заходи, мета яких полягає в забезпеченні зростаючої потреби в нафті у країнах Центральної та Південної Європи, а також у транспортуванні нафти до глибоководного порту Омішаль (Хорватія) з подальшими можливостями її доставки зацікавленим країнам Європи, а за сприятливих економічних умов – і до США. Його загальна довжина – понад 3000 км. Упродовж усього маршруту встановлено єдиний тариф на транспортування тонни нафти на 100 км нафтопроводу – \$0,64. Тариф на перевалку тонни нафти в порту Омішаль – \$2,5.

Слід зазначити, що нафтотранспортна система України має резервні потужності, які дозволяють значно збільшити обсяги нафтотранзиту. Крім того, «Дружба» – «Адрія» із виходом на Омішаль практично створює перший байпас навколо Босфора маршрутом Південний – Броди – Ужгород і далі – по території держав-транзитерів, який можна використовувати для транспортування нафти з Чорного моря в Середземне.

Проект «Дружба» – «Адрія» повністю відповідає інтересам України та національній стратегії максимально ефективного використання транзитного потенціалу нашої країни. Тобто, використовуючи можливості наявної нафтотранспортної системи Європи, можна паралельно з російською нафтою подавати каспійську нафту в Омішаль та на низку нафтопереробних заводів, заміщаючи обсяги легких сортів нафти.

У перспективі як один із вірогідних варіантів надходження нафти до Європи треба розглядати поставки з близькосхідного регіону в межах прогнозованої реалізації проекту Джейхан – Самсун (Туреччина) та подальше перевезення нафти танкерами до терміналу у м. Південний і далі нафтопроводом Одеса – Броди в напрямках Плоцьк (Польща), Будковце (Словаччина), Вільгельмсгафен (Німеччина) та Фенешлітке (Угорщина).

Однією з головних вимог до маршрутів є їх багатоваріантність, тобто можливість реалізації різних напрямків транспортування в залежності від вимог споживача і ситуації, яка складається на головних ринках нафти.

Найбільше відповідають цим вимогам російські маршрути транспортування нафти. Розвинута нафтопровідна система, яка включає в себе 48,5 тис. км нафтопроводів та прямий вихід до великих морських портів як півночі, так і півдня, в найбільшій мірі дозволяє Росії маневрувати шляхами поставок нафти. Плани подальшого розвитку цієї системи роблять її ще більш гнучкою, розвинутою і незалежною. До вад російських маршрутів можна віднести надання пріоритету найбільш економічно ефективному напрямку – на Новоросійськ. Постачання нафти в цей порт як з півночі Росії, так і з Казахстану (КТК та інші) та Азербайджану можуть сягнути 80–100 млн. тонн за рік. У той же час деяка обмеженість подальших напрямків транспортування (до певного часу тільки морем, потім, за умови будівництва нафтопроводів, які обминають турецькі протоки тільки в південному напрямку) і обмежені можливості проток Босфор і Дарданелли (як за обсягами пропускання нафти, так і за тоннажністю танкерного флоту) ставило певні перешкоди реалізації цих маршрутів (пов'язаних із Новоросійськом) і, певно, не дозволять певною мірою реалізувати економічні вигоди цих маршрутів. Одним із можливих шляхів вирішення цієї проблеми є вико-

ристання як маршрутів подальшого транспортування можливостей українських систем транспортування нафти: південної гілки нафтопроводу «Дружба», напрямку на Одесу та нафтопроводу Одеса – Броди.

Ще один негативний прояв використання виключно російських маршрутів транспортування нафти пов'язаний з цілком справедливим бажанням держав – видобувачів нафти (це стосується Казахстану, Азербайджану та інших прикаспійських держав) до незалежності і диверсифікації маршрутів транспортування нафти.

Українська нафтотранспортна мережа (більш ніж 4,0 тис. км нафтопроводів і 50 млн. т нафти транзиту, з них близько 10 тис. тонн через морські порти) теж у достатній мірі відповідає вимогам багатоваріантності і дозволяє транспортувати нафту як в південному, так і в північному напрямках.

Певною мірою гарантована багатоваріантність напрямків постачань каспійської нафти із Казахстану (використання як російських маршрутів транспортування нафти, КТК, так і транскаспійських шляхів з подальшим транспортуванням за маршрутами Азербайджану) і Азербайджану. Існуючі обмеження варіантів транспортування каспійської нафти стосуються здебільшого контролю над цими маршрутами, який є загалом російським (за виключенням маршруту Баку – Супса і майбутнього маршруту Баку – Джейхан).

Що стосується інших маршрутів транспортування, то ситуація з багатоваріантністю тут має певні обмеження. Маршрути Констанца – Трієст, Бургас – Александруполіс та Бургас – Влора прив'язані лише до південноєвропейського (навіть суто Балканського) ринку нафти. Вихід на більш потужні ринки півдня (Генуя) чи півночі Європи потребує використання додаткових нафтопроводів чи морських транспортних перевезень, що позначиться на витратах цих маршрутів.

Іншою вимогою до маршрутів транспортування нафти є стабільна політична ситуація в країнах-учасниках цих проєктів. Певні конфлікти різних рівнів притаманні всім проєктам. Загострення існуючих політичних протиріч (загроза воєнних конфліктів, диверсій та припинення постачань за політичними мотивами) може стати вагомою перешкодою для транспортування нафти.

Крім того, існування політичних загроз, на нашу думку, буде сприяти реалізації декількох різних проєктів у залежності від політичної спрямованості держав і компаній-інвесторів. А фінансові можливості і сприйняття певного ризику з боку інвесторів будуть головними факторами реалізації маршрутів, у тому числі і українських.

У такій ситуації одним з головних завдань для України є впевнене просування на шляху ринкових перетворень і побудови демократичного суспільства, яке певною мірою буде гарантувати прихід стратегічних інвесторів і, як наслідок, буде мати більші можливості за створення взаємовигідних транспортних маршрутів через Україну.

Ще одною вимогою до маршрутів транспортування є гарантування певного (достатньо високого) рівня безпеки транспортування. Такі вимоги торкаються усіх можливих аспектів безпеки (політичної, технічної, екологічної, сейсмічної та інших). І якщо технічні і екологічні ризики певною мірою будуть приблизно рівними і залежать від рівня технологічного забезпечення спорудження і експлуатації нафтопроводів, рівень

сейсмічного ризику буде різним для різних маршрутів транспортування і є достатньо значною загрозою припинення експлуатації нафтопроводу. Проведені розрахунки сейсмічного ризику показують, що українські маршрути транспортування нафти значно більше відповідають вимогам сейсмічної безпеки транспортування, ніж інші. Сейсмічний ризик таких маршрутів, як Баку – Новоросійськ, Констанца – Трієст та Баку – Супса, можна враховувати як середній, утім можливість сейсмічних пошкоджень тут в декілька разів (3–5) вища, ніж українського. Сейсмічний ризик маршрутів Бургас – Влора, Бургас – Александруполіс та Баку – Джейхан є значним (в 10 разів більшим, ніж маршруту Одеса – Броди). Слід зазначити, що сучасні можливості сейсмічного будівництва дозволяють довести рівень сейсмічної безпеки нафтопроводів до 8–9 балів. У той же час таке будівництво потребує значно більших коштів, які ще більше здорожчать і без того дорогі проєкти, суттєво знизивши їх економічну ефективність.

І нарешті, важливе значення має також економічна ефективність маршрутів транспортування нафти.

Економічні оцінки ефективності можливих маршрутів транспортування нафти проведені різними авторами для практично всіх альтернативних варіантів. Можна виділити деякі загальноновизнані цінові співвідношення транспортування нафти, прийняті для всіх проєктів:

- транспортування нафти морським шляхом коштує дешевше, ніж транспортування нафтопроводом у розрахунку на одиницю відстані;
- транспортування залізничним транспортом коштує дорожче, ніж трубопроводом;
- транспортування продуктів переробки нафти обходиться дешевше, ніж самої нафти;
- збільшення потужності нафтопроводу забезпечує більш сприятливі економічні умови транспортування і менші транспортні тарифи.

Крім того, поряд з оцінкою витрат на транспортування нафти необхідно враховувати вартість її видобутку, яка має значні коливання в залежності від регіону видобутку.

Під час зростання цін на нафту стає доцільними та вигідним здійснення її видобутку там, де собівартість видобутку відповідає світовій кон'юктурі. Собівартість видобутку барелі нафти на родовищах провідних світових видобувних регіонів подано в табл. 1.

Важливу роль у виборі маршруту відіграють транспортні тарифи різних маршрутів транспортування нафти. Тариф є потужним та ефективним механізмом конкурентної боротьби за маршрути транспортування нафти. Він повинен відстежувати тенденції на ринку транспортування нафти та підтримувати конкурентоспроможність українських маршрутів транспортування нафти.

Крім того, важливу роль у виборі маршруту транспортування відіграють обсяги капіталовкладень, які необхідні для реалізації маршруту.

Як показують розрахунки, найбільш ефективними є проєкти, які мають найбільш близький вихід до моря – головні магістралі транспортування нафти. Для країн – видобувачів нафти, які не мають такого виходу або він значно віддалений від місця видобутку, потрібні значні витрати на реалізацію масштабних проєктів транспортування нафти. Цілком

Таблиця 1. Собівартість видобутку нафти у деяких регіонах світу*

Країна (регіон) видобутку	Діапазон вартості видобутку, \$/бар
Саудівська Аравія	0,5–1
Іран	0,5–1
Ірак	0,5–1
Кувейт	1–2
ОАЕ (на суші)	2,5–3,75
Каспійське море	3–4
Лівія	3–5
Нігерія	3–5
Мексика	3–5
Індонезія	5–8
Російська Федерація	5–10
Північне море	12–20
США (Західний Техас)	17–19
США (Аляска)	6–7
Канада	20–25

* За [7].

очевидно, що країни чи компанії, вкладаючи достатньо великі кошти в реалізацію таких капіталоємних проектів, жадають повернення своїх вкладень і отримання певних прибутків, у багатьох випадках незважаючи на політичні конфлікти та можливі коливання цін на ринку нафти.

За певних умов високим рівнем економічної ефективності відзначаються і українські маршрути транспортування нафти, особливо в напрямку Південної та Центральної Європи. Втім геополітичні інтереси великих держав можуть превалювати над чисто економічними чинниками і стати вирішальними у реалізації маршрутів транспортування.

Слід зазначити, що розглянуті вимоги до маршрутів транспортування нафти взаємопов'язані. Наприклад, відсутність багатоваріантності шляхів постачання нафти значно збільшує ризик припинення експлуатації маршруту транспортування в разі загострення політичної ситуації, або виникнення технічних аварій (технологічних, сейсмічних та інших).

Можливі випадки припинення експлуатації позначаються на економічній ефективності проекту що, своєю чергою, позначиться на забезпеченні певного рівня безпеки маршруту.

Загальна ситуація з відповідною реалізацією цих вимог наведена в табл. 2.

Як видно з табл. 2 та проведеного аналізу, на сукупності розглянутих вимог українські маршрути транспортування нафти цілком конкурентоспроможні і здебільшого відповідають вимогам до транзиту нафти.

Для реалізації переваг українських маршрутів транспортування нафти необхідно:

- оптимізувати державну політику у сфері транзиту нафти, в рамках якої, зокрема, опрацювати механізми застосування гнучкої та конкурентоспроможної системи тарифів на транзит вуглеводнів;

- нормативно врегулювати порядок формування стратегічних запасів паливних ресурсів на випадок блокування або призупинення імпорту з огляду на поглиблення конфлікту з Росією, як одним з основних постачальників нафти та нафтопродуктів до України;

- провести переговори з потенційними споживачами нафти, яка транспортується територією України до Польщі, Словаччини та Чехії, з метою визначення умов і строків укла-

Таблиця 2. Комплексне порівняння головних маршрутів транспортування нафти*

Маршрут транспортування	Головні вимоги до маршрутів			
	багатоваріантність	політична стабільність	економічна ефективність	безпека
Постачання російської нафти				
БТС	Середня	Висока	Середня	Висока
«Дружба»	Висока	Висока	Середня	Висока
На Новоросійськ	Середня	Середня	Висока	Висока
Постачання нафти Каспію				
На Новоросійськ (КТК та через Росію)	Середня	Не гарантована	Висока	Висока
Баку – Новоросійськ	Середня	Не гарантована	Висока	Середня
Баку – Супса	Середня	Середня	Середня	Середня
Баку – Джейран	Середня	Не гарантована	Мас великі розбіжності	Не гарантована
Продовження маршрутів				
Одеса – Броди	Висока	Висока	Середня/Висока	Висока
Констанца – Трієст	Середня	Середня	Середня	Середня
Бургас – Олександруполіс	Низька	Середня	Середня	Низька
Бургас – Вльора	Низька	Не гарантована	Середня	Низька

дання протоколів про наміри щодо транспортування нафти з використанням трубопровідних потужностей України. При цьому доцільно акцентувати їхню увагу на тому, що реалізація Росією проектів будівництва трубопроводів БТС-2 та ССТО з високою ймовірністю спричинить скорочення поставок нафтопроводом «Дружба» до держав Східної Європи;

– налагодити більш тісну співпрацю в енергетичній сфері у рамках ініціативи ЄС «Східне партнерство»;

– активізувати співпрацю в рамках концепції Балто-Чорноморського енергетичного простору, одним із елементів якого є постачання нафти до країн ЄС трубопроводом Одеса – Броди (проект Євроазіатського нафтотранспортного коридору). Опрацювати можливі механізми врегулювання технологічних ускладнень, пов'язаних з одночасним прокачуванням важких та легких сортів нафти;

– ініціювати проведення інформаційної кампанії про переваги вітчизняної нафтотранспортної системи при постачанні енергоносіїв до країн ЄС, акцентуючи увагу на тому, що порівняно з іншими маршрутами у Чорноморському басейні, український напрямок не потребує значних інвестицій з огляду на наявність готової інфраструктури (Одеса – Броди).

Висновки

Інтеграція української енергосистеми до європейської є складовою стратегічної мети України про входження до ЄС.

Україна має потужний енерготранзитний потенціал, який повинен стати стратегічним орієнтиром розвитку нафтового комплексу для зменшення енергетичної залежності та забезпечення національних інтересів. Існуючі транзитні системи нафтопроводів та їх подальший розвиток є важливим фактором надійності і безпеки енергозабезпечення та євроінтеграції.

Гарантування безпеки поставок енергетичних продуктів має досягатися через диверсифікацію джерел і маршрутів постачання вуглеводнів в Україну шляхом участі у міжнародних проектах транспортування вуглеводнів до Європи. Ці пріоритетні позиції забезпечують подальший розвиток транзитного потенціалу, що позитивно вплине на розвиток національної економіки, дозволить збільшити інвестиційні потоки та підвищить рівень енергетичної безпеки України.

Список використаних джерел

1. Земляний Н. Чинники безпеки нафтопроводів при виборі варіантів диверсифікації постачання нафти в Україну / Н. Земляний, В. Бараннік [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.db.niss.gov.ua>
2. Волович О. Перспективи диверсифікації джерел постачання енергоносіїв в Україну / О. Волович // Національний ін-т стратегічних досліджень. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/Monitor/mart2009/5.htm>.
3. Бурлака Г.Г. Новое в нефтегазообеспечении стран Евросоюза: опыт для Украины / Г.Г. Бурлака // Нефть и газ. – 2001. – №4. – С. 46–53.
4. Новикова А.М. Проблемы создания Евро-Азиатского нефте-транспортного коридора / А.М. Новикова // 36. научных работ международной научно-практической конференции «Политичні, економічні та екологічні проблеми енергетичної безпеки і транспортування енергоресурсів в Україні». – К.: РВПС України НАН України, 2001.
5. Славинская Л. Мировой рынок нефти: состояние и перспективы / Л.Славинская // Нефтегазовая вертикаль. – 2001. – №16. – С. 51–54.
6. EIA World Proved Reserves of Natural Gas and Oil, Most Recent Estimates, January 18, 2006 за даними Oil&Gas Journal станом на 01.01.2006 р.
7. IEA «Oil and Gas Investment Outlook», London, 5 February 2012

О.В. ГОДОВАНЕЦЬ,

к.е.н., доцент, Тернопільський національний економічний університет

Фінансово-економічний механізм здійснення митного контролю

Досліджено теоретичні питання формування фінансово-економічного механізму здійснення митного контролю. Визначено, що у несприятливих умовах для проведення реформ в економічному секторі України її фінансові інтереси мають вплив на формування надійної системи митного контролю як важливого елемента забезпечення економічної безпеки держави. Виокремлено фактори здійснення ефективного митного контролю в контексті спрощення митних процедур.

Ключові слова: митні платежі, митний контроль, фінансова політика, фіскальні органи.

А.В. ГОДОВАНЕЦЬ,

к.э.н., доцент, Тернопольский национальный экономический университет

Финансово-экономический механизм осуществления таможенного контроля

Исследованы теоретические вопросы формирования финансово-экономического механизма осуществления таможенного контроля. Определено, что в неблагоприятных условиях для проведения реформ в экономическом секторе Украины ее финансовые интересы влияют на формирование надежной системы таможенного контроля как важного элемента обеспечения экономической безопасности государства. Выделены факторы осуществления эффективного таможенного контроля в контексте упрощения таможенных процедур.

Ключевые слова: таможенные платежи, таможенный контроль, финансовая политика, фискальные органы.

A. GODOVANETS,

PhD in economics, associate professor, Ternopil National Economic University

Financial and economic mechanism of realization of customs control

The theoretical issues of formation of financial and economic mechanism of realization of customs control are investigated. It is determined that in unfavorable conditions for conducting reforms in economic sector of Ukraine its financial interests have