

сільськогосподарською продукцією за доступними цінами, створення ефективної інформаційно-маркетингової системи, підвищення розміру середньомісячної заробітної плати працівників сільського господарства до середнього рівня за галузями економіки, зростання щороку обсягів експорту вичизняної сільськогосподарської продукції до 3–4% тощо.

**Список використаних джерел**

1. Діброва А.Д. Державне регулювання сільськогосподарського виробництва: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: спец. 08.00.03 «Економ. та управл. нац. господ.» / А.Д. Діброва. – К., 2008 – 40 с.
2. Проект Концепції «Державна цільова програма розвитку аграрного сектору економіки на період до 2020 року» – Режим доступу: <http://minagro.gov.ua/node/16822>
3. Бойченко І.І., Скрипник Г.О. Інвестиційна привабливість аграрного сектору економіки України / І.І. Бойченко // Стратегія розвитку

аграрного сектору економіки в умовах Євроінтеграційних процесів, ч. 2. – К., 2015 – 286 с.

4. Закон України «Про державну підтримку сільського господарства України» – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1877-15>
5. Олійник Т.І. Державна підтримка аграрного сектору економіки України / Т.І. Олійник // Економіка АПК – 2009 – №7. – 80–85 с.
6. Jechlitschka K. Microeconomic using Excel: Integrating economic theory, policy analysis and spreadsheet modeling. / Jechlitschka K., Kirschke D., Schwarz G. – London: Routledge, 2007. – 413 p.
7. Закон України «Про державний бюджет України на 2016 рік» – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/928-19>
8. Державне регулювання: структурно-функціональний метод [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://www.academia.org.ua>
9. Романець О.А. Сутність та зміст державного регулювання аграрної сфери економіки [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=480>

О.Г. ЗАГНІЙ,

к.е.н., с.н.с., Інститут економіки та прогнозування НАН України

**Сучасний стан та тенденції розвитку газотранспортної системи (ГТС)**

У статті проаналізовано сучасний стан та досліджуються проблеми розвитку газотранспортної системи України, яка на сьогодні є однією з базових сфер економічної діяльності та відіграє провідну роль у забезпеченні енергетичної безпеки держави. Розглянуті питання щодо співпраці з ЄС у напрямі прийнятих Україною зобов'язань з енергетичного законодавства стосовно газотранспортної інфраструктури та її подальшої синхронізації з Європейською мережею операторів газотранспортних систем – ENTSO-G для забезпечення реверсних поставок природного газу з Європи.

**Ключові слова:** газотранспортна система; газотранспортна інфраструктура; модернізація; зношеність; модернізаційні процеси; інноваційний розвиток; пріоритетні напрями.

А.Г. ЗАГНІЙ,

к.э.н., с.н.с., Институт экономики и прогнозирования НАН Украины

**Современное состояние и тенденции развития газотранспортной системы (ГТС)**

В статье проанализировано современное состояние и исследуются проблемы развития газотранспортной системы Украины, которая на сегодня является одной из базовых сфер экономической деятельности и играет ведущую роль в обеспечении энергетической безопасности государства. Рассмотрены вопросы сотрудничества с ЕС в направлении принятых Украиной обязательств по энергетическому законодательству относительно газотранспортной инфраструктуры и ее последующей синхронизации с Европейской сетью операторов газотранспортных систем – ENTSO-G для обеспечения реверсных поставок природного газа из Европы.

**Ключевые слова:** газотранспортная система, газотранспортная инфраструктура, модернизация, износ, модернизационные процессы, инновационное развитие, приоритетные направления.

O. ZAGNIY,

Ph.D. in Economics, senior researcher Institute of Economics and forecasting of NAS of Ukraine

**Modern state and tendencies of development of gas transportation system (GTS)**

The article analyzes the current state and the problems of Ukraine's gas transportation system, which today is one of the basic areas of economic activity and plays a leading role in ensuring energy security. The issues of cooperation with the EU towards Ukraine accepted obligations on energy legislation on gas transport infrastructure and its future synchronization with European network operators of gas transportation systems – ENTSO-G, for reverse gas supplies from Europe.

**Keywords:** the gas transportation system; the gas transportation infrastructure; modernization; depreciation; modernization processes; innovative development; priority areas.

**Постановка проблеми.** Процеси модернізації, які відбуваються сьогодні в енергетиці України, і зокрема в газотранспортній інфраструктурі, вимагають обґрунтування засад, ключових пріоритетів та механізмів подальшого розвитку газотранспортної сфери для забезпечення енергетичної безпеки держави.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Питанням надійності газотранспортної системи та її елементів присвячені праці багатьох українських та зарубіжних вчених, серед яких А.М. Карасевич, В.Я. Грудза, Д.Ф. Тимків, М.П. Ковалко, М.Д. Степ'юк, К. Райншке, І.А. Ушаков, І.А. Кубарев, В.Є. Ка-

нарчук, С.К. Полянський, М.С. Беляєв, Б.В. Гнеденко та багато інших, у статті також використано матеріали досліджень, здійснених Українським центром економічних і політичних досліджень імені Олександра Разумкова, Центром глобалістики «Стратегія XXI». Однак інноваційний розвиток газотранспортної системи як джерело забезпечення її експлуатаційної надійності практично не вивчений. Тому в процесі нашого дослідження були визначені основні проблеми модернізації ГТС, доведена необхідність її проведення та вказані основні напрями співпраці з ЄС у цій сфері. Однак ще багато значущих аспектів цієї проблеми залишаються поза увагою науковців.

**Мета статті** спрямована на визначення пріоритетних напрямів модернізації газотранспортної інфраструктури для забезпечення енергетичної безпеки держави.

**Виклад основного матеріалу.** ГТС України на сучасному етапі зазнає посиленого зовнішнього тиску, який викликаний як об'єктивними економічними причинами, так і політичними та соціальними впливами, що спричиняють зростання ризиків у діяльності підприємств цього сектору економіки. Необхідно зазначити, що підприємства газотранспортної системи (газотранспортні, газорозподільні та газозберігаючі) у зв'язку зі специфікою свого функціонування монополізовані, що ускладнює можливості аналізу розробки та реалізації їх потенціалу розвитку в межах знань стратегічного управління конкурентними організаціями. Такі особливості функціонування зазначених підприємств визначають актуальність досліджень їх стратегічної поведінки з позиції економічної ефективності та домінування економічних інтересів.

Газотранспортна система – технологічний комплекс, до якого входить окремий магістральний газопровід з усіма об'єктами і спорудами, пов'язаними з ним єдиним технологічним процесом, або кілька таких газопроводів, якими здійснюється транспортування природного газу від точки (точок) входу до точки (точок) виходу [1].

Підприємства ГТС забезпечують транспортування газу до споживачів України в обсязі 70–80 млрд. куб. м та до 19 країн Європи в обсязі 110–120 млрд. куб. м, що становило близько 85% загального обсягу російського експорту газу.

Формування сучасної газотранспортної системи України розпочалося у 20–40 роках ХХ ст. [2], і на сьогодні вона є однією з базових галузей економіки.

Газотранспортна система України є основним елементом енергетичної безпеки країни, однією з переважаючих складових національної економіки, яка забезпечує лівову частку надходжень до держбюджету, сприяє підвищенню рівня життя населення України, одним із важелів інтеграції до міжконтинентальної системи газопроводів. Вона включає газотранспортні, газорозподільні підприємства, більше 36 тис. км магістральних газопроводів та газопроводів-відводів, більше 70 компресорних станцій, 12 підземних сховищ газу, майже 1400 газорозподільчих станцій, газовимірювальні станції.

Старіння, фізичне і моральне зношення окремих об'єктів та цілісних комплексів системи обумовлюють зниження рівня організаційно-технічної та ресурсної складових виробничого потенціалу газотранспортних підприємств. Основним чинником прояву негативних ситуацій ГТС є недостатні обсяги робіт із поточного та капітального ремонтів через брак фінансування та відсутність дієвих організаційно-економіч-

них механізмів, які дозволяли б акумулювати інвестиційні ресурси під такі цілі. Так, сьогодні понад 45% діючих газопроводів експлуатуються понад 30 років, у межах від 21 до 30 років експлуатується близько 31%, від 16 до 21 року – 8%, 10 років і менше – 8%. Типовою є і ситуація із хронічним недофінансуванням потреб на виконання робіт з технічного обслуговування та ремонту ГТС. У період з 1998 по 2012 рік навіть мінімальні планові обсяги ремонтних робіт фінансувалися частково на рівні 50–80% від потреби [3].

Як бачимо, попри тривалий термін діяльності та стратегічну важливість газотранспортні підприємства мають значний перелік проблем, вирішення яких має актуальний характер уже досить тривалий час. Серед наукового доробку з питань діяльності та функціонування газотранспортної системи [2; 3; 4] виділено такі основні проблеми:

- зношеність об'єктів ГТС, що призводить до зростання витрат на відновлення основних засобів, а це у свою чергу впливає на надійність системи транспортування газу;

- висока енергомісткість транспортування газу через використання застарілого та неефективного газоперекачуального обладнання і, як наслідок, значні обсяги витрат газу. Так, під час транспортування природного газу в газотранспортній системі щороку витрачається на роботу газоперекачувальних агрегатів 5,5–5,8 млрд. куб. м газу;

- відсутність власних джерел підприємств щодо фінансування об'єктів ГТС;

- визначення пріоритету об'єктів модернізації, їх черговості, термінів виконання робіт, вибору видавців цих робіт, а також джерел та обсягів фінансування.

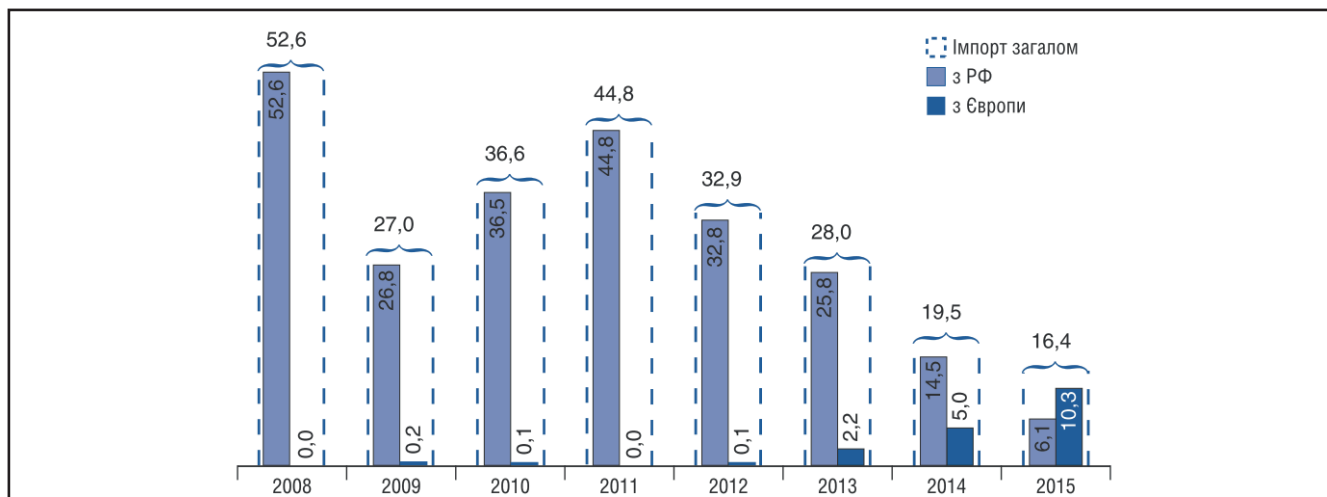
Вирішення вищенаведених проблем має комплексний характер, оскільки визначає стратегічну важливість ГТС як транзитера природного газу та прямо впливає на енергетичну безпеку країни.

Проте сьогодні газотранспортний сектор України чи не єдиний, що впродовж 2013–2016 років зберіг позитивний тренд розвитку. Найбільш позитивним підсумком останніх років є безпрецедентне в історії незалежної України скорочення імпорту природного газу в 2015 році до рівня 16,5 млрд. куб. м, що на 15% менше, ніж у 2014 році. (Для порівняння: у 2008 році обсяг імпорту природного газу становив 52,6 млрд. куб. м (рис. 1)).

До того ж Україні у 2015 році вдалося зламати російську газову монополію, яка трималася упродовж багатьох років, – частка ВАТ «Газпром» впала до 37,6% у загальному обсязі імпорту вуглеводнів.

Із загального обсягу імпорту постачання від ВАТ «Газпром» у 2015 році становили 6,140 млрд. куб. м (на 57,7% менше, ніж у 2014 році); імпорт з ЄС – 10,302 млрд. куб. м. Сумарна вартість імпорту газу для України становила \$5 млрд. (Для порівняння: під час піку цін та обсягів споживання природного газу вартість річного імпорту газу становила \$14,025 млрд. у 2012 році [5].) Слід зазначити, що тенденція щодо скорочення імпорту російського газу зберігається і в 2016 році, за вісім місяців Україною не було імпортовано жодного кубічного метру палива.

Поряд зі зменшенням імпорту природного газу з Росії НАК «Нафтогаз України» зміг досить ефективно організувати роботу з європейськими постачальниками та використати ре-



**Рисунок 1. Обсяги імпорту природного газу по роках, млрд. куб. м**

Джерело: за даними НАК «Нафтогаз України» – <http://naftogaz-europe.com/article/ru/NaturalGasSuppliestoUkraine>

версні можливості постачань в Україну з ЄС. Серед європейських країн у 2015 році Словаччина стала стратегічним партнером як з реверсу 10, так і з протидії реалізації проекту Nord Stream–2. Міністр економіки Словаччини В. Гудак заявив, що вважає будівництво газопроводу Nord Stream–2 загрозою для ЄС. На думку міністра, новий газопровід підірве основи енергетичної безпеки ЄС. Будівництво нових ниток підводного газопроводу є недоречним в умовах, коли в Європі вже є працюючий газопровід, що пролягає через Україну і Словаччину. До того ж такий крок призведе до зростання цін на газ в Європі.

Завдяки європейським партнерам Україна має й інші здобутки у газовій галузі [6].

19 січня 2015 року НАК «Нафтогаз України» та польська Gaz–System SA підписали договір про будівництво інтерконектора, що дозволить Україні отримати доступ до газу на LNG–терміналах, побудованих у Литві (Клайпеда) та Польщі (Свіноусце) та приєднати свою ГТС до європейського газового коридору «Північ – Південь». На території України як основний варіант розширення було визначено будівництво газопроводу Дроздовичі – Більче – Волиця довжиною близько 110 км і діаметром 1000 мм та пропускною спроможністю від 5 до 8 млрд. куб. м на рік з орієнтовною вартістю проекту близько \$245 млн.

29 травня 2015 року ПАТ «Укртрансгаз» і оператор угорської ГТС FGSZ підписали договір про об'єднання транскордонних газопроводів (Interconnection Agreement). За інформацією ПАТ «Укртрансгаз», з 1 липня 2015 року розпочато «процедуру узгодження» обсягів транспортування природного газу через газомірювальну станцію (ГВС) «Берегово» (Україна) і ГВС «Берегдароць» (Угорщина). Ця процедура є обов'язковою для операторів суміжних ГТС та відповідає положенням Регламенту Європейської Комісії 2015/703. Однак ПАТ «Укртрансгаз» не може повноцінно співпрацювати з операторами суміжних ГТС країн – членів ЄС через поточні схеми їх взаємодії з ВАТ «Газпром». Зокрема, російська компанія не надає українській стороні шіпер–коди (інформацію про окремі партії газу, який транспортується територією України).

2 жовтня 2015 року польський та український оператори ГТС уклали угоду про співпрацю, метою якої є підготовка пі-

лотного проекту з організації пакетних аукціонів потужностей на польсько–українському кордоні, які будуть проведені на Платформі аукціонів компанії Gaz–System SA.

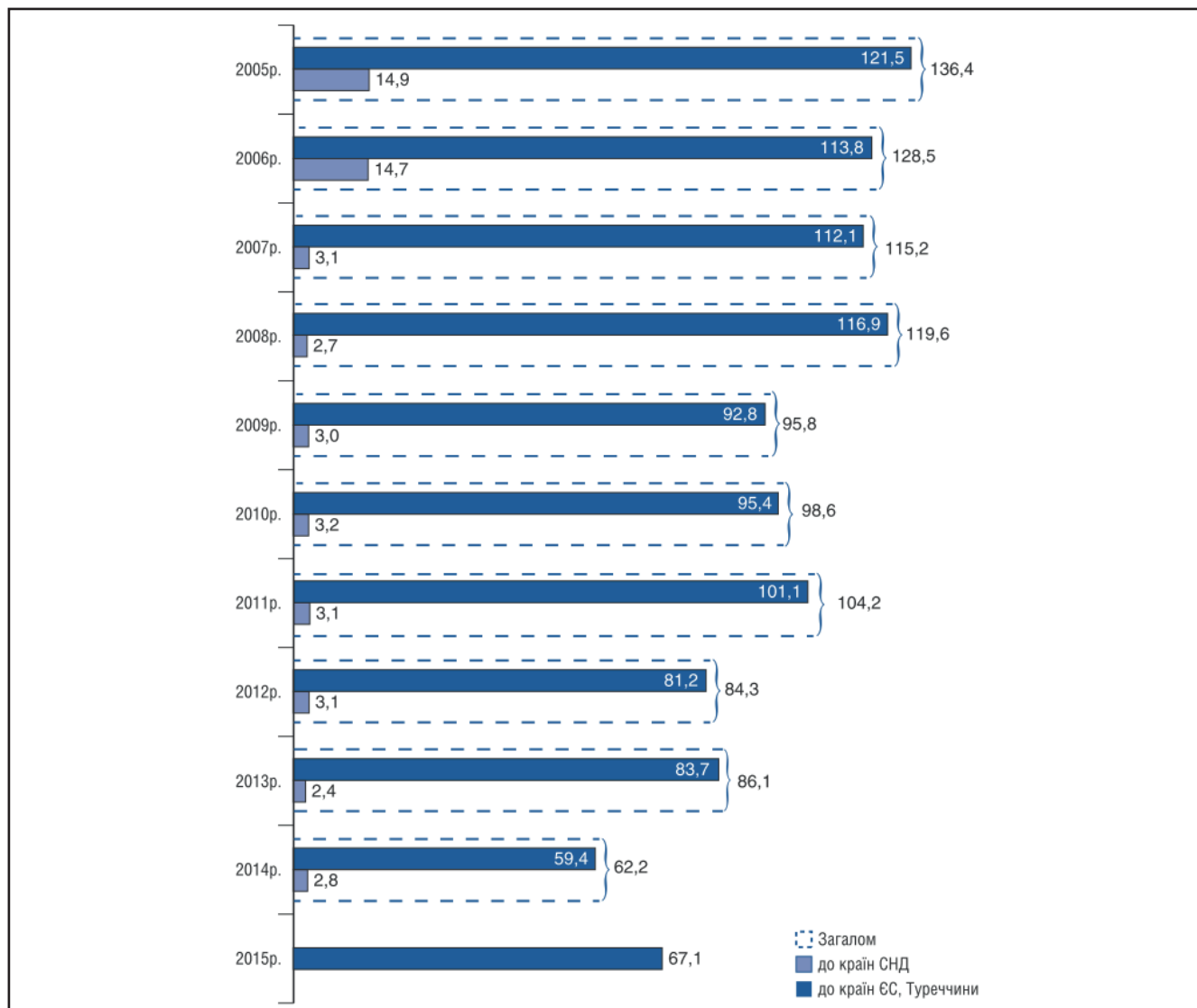
Синхронізація функціонування ГТС України і Європейської мережі операторів газотранспортних систем (ENTSO–G) є необхідним елементом як інтеграції газових ринків, так і енергетичної безпеки обох сторін. Успішна синхронізація газових мереж України та ЄС практично скасовує «прокляття» транзиту російського газу територією нашої держави, оскільки поступово відкриває можливість західним енергетичним компаніям і трейдерам закуповувати російський газ на східному кордоні України, а контракти з його транспортування укладати з українським оператором ГТС. Такого результату можливо досягти за умов юридичної, технічної та регуляторної підтримки та забезпечення з боку України.

Синхронізація ГТС є важливою в контексті посилення надійності функціонування інтегрованого газового ринку обох сторін з охопленням як транспортної інфраструктури, так і ПСГ України. Реформування Україною газового сектору на базі зобов'язань України в рамках Договору про заснування Енергетичного Співтовариства є обов'язковою передумовою повноцінної синхронізації ГТС. Наведені нижче фактори лише підкреслюють необхідність невідкладно розпочати створення засад синхронізації газових мереж України та ЄС [8]:

- європейські енергетичні компанії з 2013 року розпочали поставки до України природного газу з ЄС, що реально проявилось в розбудові перших диверсифікаційних маршрутів;

- 13 липня 2015 року «Нафтогаз України» та американська компанія Frontera Resources Corporation у Вашингтоні підписали меморандум, згідно з яким сторони домовилися співпрацювати у сфері інвестування в розвідку і розробку нафтогазових родовищ України, а також реалізації проекту імпорту LNG з потужностей американської компанії в Грузії. Ці плани будівництва та запуску в перспективі LNG–терміналу спрямовані на виведення українського ринку газу за межі російської монопольної залежності;

- планується збільшення видобування власного природного газу із залученням міжнародних компаній Yuzgaz B.V., Schlumberger у межах Юзівської площі (Донецька та Харківська області);



**Рисунок 2. Транзит природного газу територією України, млрд. куб. м**

Джерело: за даними НАК «Нафтогаз України» – <http://www.naftogaz-europe.com/article/ru/NaturalGasTransitviaUkraine>

– ЄС розглядає можливість зберігання газу в українських ПСГ в обсягах 35–60 млрд. куб. м.<sup>1</sup>

У Брюсселі під час прес-конференції 14 жовтня 2013 року комісар ЄС з питань енергетики Г. Оттінгер, зазначив, що підготовка до того, щоб вдихнути нове життя в українську газотранспортну мережу разом із Європейським інвестиційним банком, Європейським банком реконструкції та розвитку і Світовим банком, відбувається у правильному напрямі. Він сподівається, що в наступні роки ЄС зможе інвестувати в цю трубу мільйони. Україна для ЄС – важливий партнер, член Енергетичного співтовариства<sup>2</sup>.

Незважаючи на заяви ВАТ «Газпром» про скорочення значущості української ГТС для транзиту російського газу до країн Європи [7], у 2015 році обсяг транзиту територією України в напрямку ЄС становив 67,1 млрд. куб. м, що на 13% більше, ніж у 2014 році, – 59,4 млрд. куб. м (рис. 2), а маршрути транзиту газу територією України представлені на рис. 3.

Транзит природного газу територією України охоплює транзит до ЄС, а також Туреччину та Балканські країни, що не є членами ЄС, але не включає транзит до Молдови. Важливо зазначити, що НАК «Нафтогаз України» з 1 січня 2016 року збільшив тариф на транзит російського газу в Європу. Так, відповідно до рішення НКРЕКП від 29 грудня 2015 року було затверджено нові тарифи за транзит газу ВАТ «Газпром» європейським постачальникам територією України. Якщо раніше тариф на транзит газу визначався між НАК «Нафтогаз України» і ВАТ «Газпром» за контрактом 2009 року і залежав від ціни газу, то сьогодні – відповідно до Закону України «Про ринок природного газу».

Проте реального реформування газового сектору структурний перегляд діяльності оператора ГТС за правилами ЄС не є можливим. За умов синхронізації та збільшення потужностей українських ПСГ постає питання про адаптацію тарифної політики щодо зберігання газу, послуг з його закачування та відбору з ПСГ України до умов ведення бізнесу в ЄС. Переваги для користування українськими ПСГ для інвесторів і трейдерів пов'язуватимуться із гармонізацією чинного законодавства з правовою базою ЄС, що гарантуватимуть ви-

<sup>1</sup> Єврокомісія розглядає можливість використання українських ПСГ для зберігання до 60 млрд. куб. м газу – єврокомісар Оттінгер. – *Интерфакс–Україна*, 14 жовтня 2013 г.

<sup>2</sup> *Интерфакс–Україна*, 14 жовтня 2013 г.



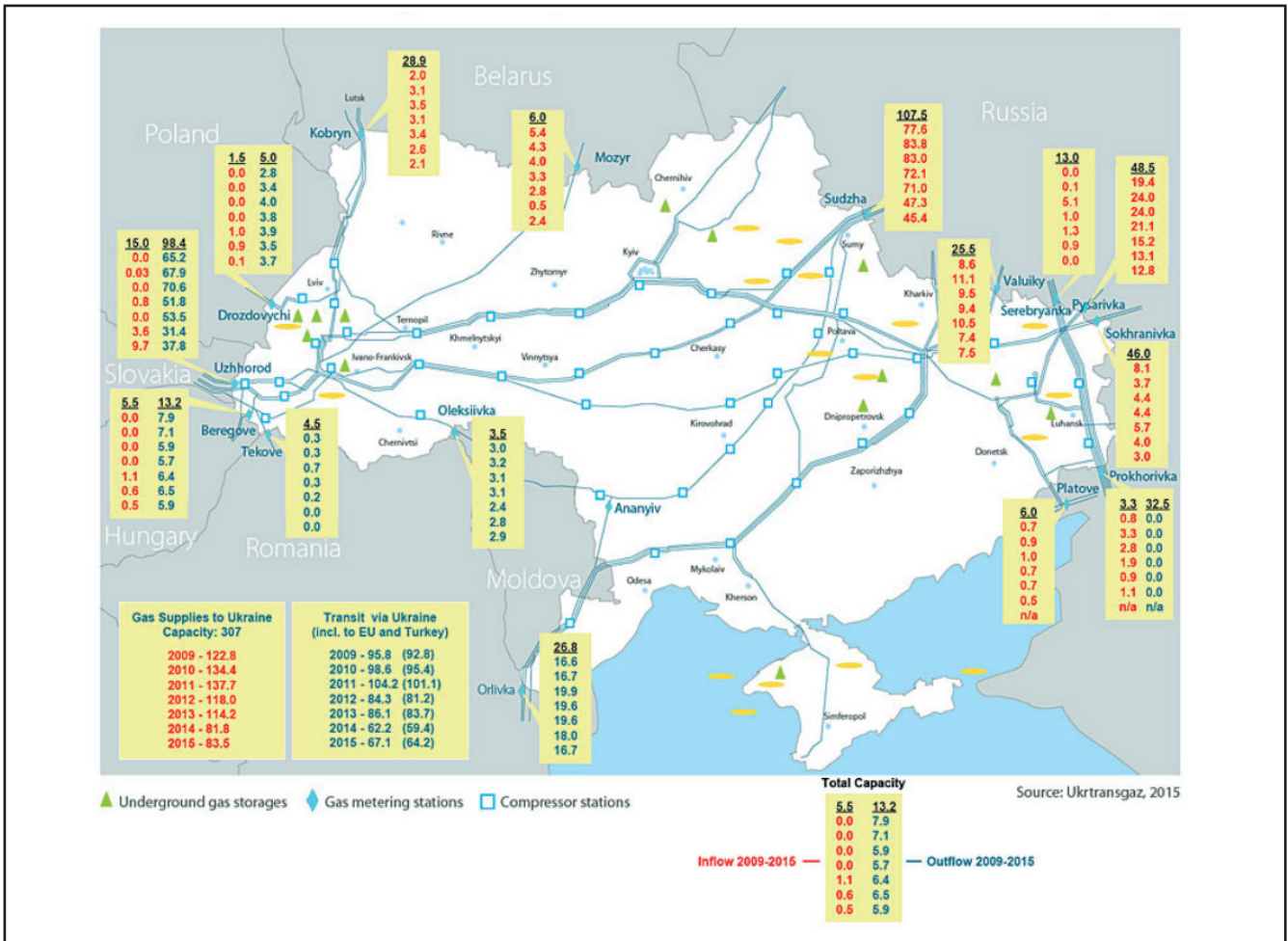


Рисунок 3. Маршрути транзиту газу територією України у 2009–2015 роках, млн. куб. м

Джерело: НАК «Нафтогаз України».

конання контрактів щодо надійної подачі газу відповідно до вказаних маршрутів і термінів.

За результатами проведеного 3 травня 2013 року у Брюсселі засідання круглого столу з питань розвитку газового ринку України вперше було заявлено, що подальший розвиток ГТС України може бути пов'язаний зі створенням східноєвропейського газового хабу (СГХ).

Йдеться про правову та технічну адаптацію ГТС України до правил і стандартів ЄС (регламентів), що фактично означатиме її синхронізацію з мережами ENTSO-G, орієнтовану перш за все на реверсні поставки природного газу з ЄС. З іншого боку, збільшення власного видобутку газу, зокрема за участі згаданих вище іноземних компаній, означатиме, що власну частку видобутого газу відповідно до угод про розподіл продукції ці компанії продаватимуть на ринкових засадах, включаючи експорт.

Якщо взяти до уваги готовність України (за сприяння ЄС) розширити обсяги своїх ПСГ до 50–60 млрд. куб. м, то створення СХГ в Україні стало б реальним внеском до зусиль зміцнення енергетичної безпеки Європи. Залишається оцінити готовність Києва створити необхідні умови для реалізації цих амбітних планів [8].

Однією з умов ефективного функціонування СХГ є створення біржового майданчика на перетині кількох транспортних маршрутів, поєднаних з інфраструктурою щодо підзем-

ного зберігання газу. Вирішальне значення для трейдерів має співвідношення на біржі запропонованих обсягів торгівлі до наявних фізичних обсягів газу, що певною мірою залежить від рівня розвитку спотової торгівлі відносно довгострокових контрактів. Саме показником ліквідності визначається ефективність торгівлі на конкретному біржовому майданчику.

З огляду на викладене вище говорити можна лише про перспективи створення газового хабу на теренах України. Чи стане реалізація цих планів середньостроковою або довгостроковою перспективою, залежатиме від низки факторів, серед яких вирішальними будуть [8]:

- модернізація ГТС та розширення обсягів зберігання природного газу в ПСГ України;
- стабільне збільшення власного видобутку газу;
- розбудова диверсифікації маршрутів постачання природного газу в Україну, включаючи LNG;
- забезпечення вільного та недискримінаційного доступу компаній-трейдерів до газової транспортної інфраструктури України відповідно до вимог Третього енергетичного пакета ЄС.

На європейському ринку наразі спостерігаються позитивні тенденції для розвитку ліквідних майданчиків торгівлі газом за спотовими цінами. Цьому сприяють як прагнення європейських енергетичних компаній відмовитися від формульного підходу визначення цін, так і зростання торгівлі

СПГ. Тобто для України з'являються реальні шанси купувати значні обсяги газу на ринку ЄС за конкурентними цінами.

## Висновки

Газотранспортний сектор України упродовж останніх років намагався кардинально змінюватися як під впливом військової агресії Росії на Донбасі, так і через початок реалізації реформ. Минулий рік відзначився як низкою здобутків, так і втраченими можливостями.

У питанні диверсифікації постачань природного газу Україні вдалося досягти значних успіхів, що дозволило істотно скоротити частку російського імпорту, знизивши її до 37,6% (2014 рік – 74,4%). Суттєву роль тут відіграло нарощування поставок з Європи (збільшившись у понад два рази з 5 млрд. куб. м у 2014 році до 10,4 млрд. куб. м у 2015 році), чому передувала злагоджена робота української сторони з європейськими операторами ГТС. Зокрема, 29 травня 2015 року було підписано договір про сполучення транскордонних газопроводів (Interconnection Agreement) між ПАТ «Укртрансгаз» та оператором угорської ГТС FGSZ, а 2 жовтня 2015 року польський оператор ГТС Gaz-System SA та НАК «Нафтогаз України» уклали угоду про співпрацю, метою якої стала підготовка пілотного проекту з організації пакетних аукціонів потужностей на польсько-українському кордоні.

Проте несприятливий інвестиційний клімат і спад інвестиційної активності не призвели до позитивних результатів пошуку партнерів для оренди української ГТС, що передбачено законодавством України (Закон «Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління Єдиною газотранспортною системою України» від 14 серпня 2014 року). Наразі американські та європейські ін-

вестори ігнорують пропозиції України з інвестування у модернізацію ГТС, незважаючи на те, що значущість останньої продовжує підвищуватися, про що свідчать показники транзиту природного газу територією України.

## Список використаних джерел

1. Про ринок природного газу [Електрон. ресурс]: закон України / – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/329-19>.
2. Запухляк І.Б. Управління потенціалом енергозбереження газотранспортних підприємств: монографія [Текст] / І.Б. Запухляк, О.Г. Дзьоба; за ред. А.В. Шегди. – Івано-Франківськ: ІФНТУНГ, 2011. – 208 с.
3. Дзьоба О.Г. Інвестиційні пріоритети розвитку газотранспортної системи України [Електрон. ресурс] / О.Г. Дзьоба – Режим доступу: <http://confcontact.com/node/194>.
4. Гораль Л.Т. Ремонт, модернізація та реконструкція компресорних станцій як запорука стабільної роботи ГТС України [Текст] / Л.Т. Гораль, М.Д. Степ'юк, Я.Р. Порада // Нафтова і газова промисловість. – 2008. – №4. – С. 52–54.
5. Газ: підсумки–2015, прогнози – 2016. – Центр глобалістики «Стратегія XXI» [Електрон. ресурс] / – Режим доступу: <http://geostrategy.org.ua/ua/analitika/item/956-gaz-pidsumki-2015-prognozi-2016>.
6. Україна 2015–2016: випробування реформами (аналітичні оцінки) – Центр Разумкова, 2016 [Електрон. ресурс] / – Режим доступу: [http://www.razumkov.org.ua/upload/Pidsumky\\_2016\\_FNL\\_A4.pdf](http://www.razumkov.org.ua/upload/Pidsumky_2016_FNL_A4.pdf).
7. Информационно-аналитический портал «Inpress.ua», 27 июня 2014 г. [Електрон. ресурс] / – Режим доступу: <http://inpress.ua/ru/economics/29955-gz-z-g>
8. Развитие газового сектора Украины в контексте евроинтеграции – Центр Разумкова, Київ–2014 [Електрон. ресурс] / – Режим доступу: [http://www.razumkov.org.ua/upload/1392037862\\_file.pdf](http://www.razumkov.org.ua/upload/1392037862_file.pdf).

УДК 330.142.2

О.В. МАКАРЕВИЧ,  
аспірант, Національний університет харчових технологій

## Сучасні підходи тлумачення сутності інтелектуального капіталу підприємства

Розглянуто сучасні підходи до визначення сутності категорії «інтелектуальний капітал підприємства» та його структури. Обґрунтовано вагомість інтелектуального капіталу для розвитку підприємства та успішного його функціонування.

**Ключові слова:** інтелектуальний капітал підприємства, структура інтелектуального капіталу підприємства.

О.В. МАКАРЕВИЧ,  
аспірант, Национальный университет пищевой промышленности

## Современные подходы к толкованию сути интеллектуального капитала предприятия

Рассмотрены современные подходы к определению сути категории «интеллектуальный капитал предприятия» и его структуры. Обоснована значимость интеллектуального капитала для развития предприятия и успешной его деятельности.

**Ключевые слова:** интеллектуальный капитал предприятия, структура интеллектуального капитала предприятия.

О. МАКАРЕВИЧ,  
postgraduate National University of Food Technologies

## Current approaches interpreting the essence of the intellectual capital of the company

The modern approaches to defining the essence of the category of «intellectual capital of the company» and its structure. Grounded importance of intellectual capital for the development of the company and its successful operation.

**Keywords.** Intellectual capital enterprises, intellectual capital structure of the company.