

5. Лех, Г. А. Світовий досвід розвитку підприємств малого бізнесу. / Г.А. Лех // Науковий вісник. — Львів, 2011. — Вип. 21.15. — С. 224-229.
6. Орлова В. О. Малий бізнес в Україні: сучасний стан, тенденції розвитку та стратегічні вектори модернізації: монографія / В. О. Орлова; М-во освіти і науки України, Донець. нац. ун-т економіки і торгівлі ім. М. Туган-Барановського. — Донецьк : Сх. вид. дім, 2013. — 528 с. : іл., табл.
7. Державна служба статистики України. — [Електронний ресурс]. Режим доступу: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)
8. Мареніченко, В. В. Механізми реалізації державного регулювання якісного розвитку малого та середнього бізнесу в умовах інтеграції України до Європейського Союзу / В. В. Мареніченко // Вісн. Акад. мит. служби України. Сер.: Держ. упр. — 2013. — № 1. - С. 48-53.
9. Мацелюх, Н. П. Розвиток форм і методів кредитування малого та середнього бізнесу / Н. П. Мацелюх, О. М. Унінець // Екон. часопис - XXI. — 2013. — № 9-10. - С. 38-41.
10. Піхняк, Т. А. Організаційно-економічний механізм державного управління підприємствами малого бізнесу: світовий досвід та уроки для України. / Т. А. Піхняк // Науковий вісник. — Львів, 2012. — Вип. 22.2. — С. 270-275.
11. Клеткіна, М. О. Проблеми малого бізнесу в Україні та шляхи їх вирішення. / М.О. Клеткіна // Матеріали III Всеукраїнської заочної наукової конференції «Актуальні питання сучасної економіки». — Умань, 2011. — Ч. 4. — С. 39-42.

Стаття надійшла: 28.10.2014 р.  
Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.



УДК 338.45  
L 950

## СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ РЕФОРМУВАННЯ ГАЗОТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Федорович І.В., к.е.н., доцент

Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу

**Анотація:** стаття присвячена одній із основних проблем сьогодення – проблемі подальшого функціонування газотранспортної системи України, яка виконує дві основні функції: забезпечення природним газом внутрішніх споживачів, а також його транзит до країн Західної та Центральної Європи. За останні роки у зв'язку з недостатнім фінансуванням щорічних програм з реконструкції і технічного переоснащення газотранспортної системи її технічний стан викликає велике занепокоєння – значна частина магістральних газопроводів є зношеними. Зважаючи на те, що газотранспортна система є однією з найважливіших галузей національної економіки, функціонування якої приносить відчутні відрахування до Державного бюджету, її існування забезпечує Україні не тільки статус газової транзитної держави, а й є однією з основних складових національної безпеки. Саме тому пошук шляхів підвищення ефективності функціонування газотранспортної системи повинно входити до складу стратегічних завдань національної економіки України. Метою статті є дослідження шляхів подальшого реформування та модернізації ГТС України за умови стабільної ситуації в державі та наявності необхідних фінансових ресурсів з метою забезпечення її ефективного функціонування. Кожен з напрямів реформування газового сектору вимагає розв'язання таких завдань: створення нормативно-правової бази реформування та функціонування ГТС, що відповідає потребам структурної перебудови галузі та вимогам з адаптації національного законодавства до норм і стандартів ЄС; остаточне вирішення питання реструктуризації українських боргів за спожитий російський газ; розробка та реалізація диверсифікаційних проектів постачання газу з нових джерел, не пов'язаних з постачанням газу через Росію; інституціоналізація конкурентного ринкового середовища в газовому секторі України; мінімізація соціального навантаження на газовий сектор, що є умовою наступного вивільнення внутрішніх ресурсів для розвитку; розв'язання проблем соціального захисту населення та усунення загрози перетворення газового сектору на ще одне джерело соціальної напруженості; проведення в газовому секторі України ефективної приватизації; лібералізація цінової і тарифної політики; забезпечення сприятливого податкового режиму і т.д.

**Ключові слова:** функціонування газотранспортної системи, реформування, модернізація, фінансові ресурси, ефективність функціонування, газотранспортна система.

**Постановка проблеми.** Сьогодні, енергетична безпека будь-якої країни об'єктивно вважається тим фактором, який визначає рівень конкурентоспроможності національної економіки цієї країни, забезпечує їй можливість "рівноправної" участі в процесах глобалізації та інтеграції, що, в результаті, "гарантує" економічну безпеку цієї держави.

Зважаючи на галузеву структуру вітчизняної економіки, а також на геополітичне становище України очевидним видається той факт, що рівень енергетичної безпеки (а отже і економічної безпеки) нашої держави детермінується не лише рівнем ефективного та раціонального використання енергетичних ресурсів вітчизняними підприємствами і населенням країни, але й значною мірою залежить від ефективності функціонування усієї газотранспортної системи України. Це означає, що такий параметр як "надійність" роботи української ГТС, який виступає одним з основних критеріїв оцінювання ефективності її функціонування слід розглядати і як один з основних чинників формування рівня енергетичної (економічної) безпеки держави.

З огляду на те, що надійність роботи газотранспортної системи безпосередньо залежить від безперебійного функціонування основних її об'єктів, зокрема, газоперекачувальних агрегатів та лінійної частини магістральних газопроводів, питання, пов'язані з її експлуатацією та технологічним оновленням газотранспортних підприємств видаються особливо актуальними сьогодні. Зважаючи на сучасну політичну ситуацію в державі при наявності зовнішніх та внутрішніх заборгованостей по оплаті, кризовий стан паливно-енергетичного комплексу, енергомісткість національної промисловості обумовлюють необхідність негайного реформування ГТС України, впровадження заходів з мінімізації витрат, підвищення прибутковості і інвестиційної привабливості комплексу.

Крім цього, в економіці України продовжують діяти чинники, що стримують запровадження активного оновлення основних засобів господарючими суб'єктами, серед яких проблеми амортизаційної політики, фінансування, недосконале господарське законодавство. Все це підкреслює ще більшу актуальність теми дослідження.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питанням надійності транспортування природного газу присвячено багато робіт вітчизняних вчених, серед яких Банахевич Ю.В., Беккер М. В., Гораль Л. Т., Грудз В. Я., Давлятова Ф. Г., Дзьоба О. Г., Дейнега О. В., Крижанівський Є. І., Костів В. В., Михалків В. Б., Розгонюк В. В., Руднік А. А., Середницький Я.А., Степ'юк М. Д., Тимків Д. Ф., Федорович Я. Т. Дослідженням проблем фінансового менеджменту займалися такі вчені, як Аранчій В.І., Зоря О.П., Блакита Г., Гриньов А.В., Линенко А.В., Радова Л.Д., Череп А.В., Савчук В.П., Семенов А.Г., Єропутова О.О., Перекрест Т.В. та ін.[1,2, 3-8]. Багато праць присвячених функціонуванню газотранспортних підприємств, серед яких Голубовський Л.З., Шийко В.І., Дзьоба О.Г., Гораль Л.Т., Крижанівський Є.І., Федорович І.В., Запихляк І.Б. та багато інших. [9, 10,11].

**Невирішені складові загальної проблеми.** Однак, сьогодні важливим етапом успішного функціонування газотранспортної системи в подальшому є її ефективно реформування вже сьогодні. В більшості публікацій не приділено достатньо уваги розкриттю основних аспектів реформування та подальшим напрямкам для ефективного її здійснення.

**Ціллю статті** є дослідження сучасних проблем реформування ГТС України та виділення основних напрямків державної енергетичної політики України у сфері магістрального трубопровідного транспорту.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** 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 [12].

Старіння, фізичне і моральне зношування окремих об'єктів та цілісних комплексів системи обумовлюють зниження рівня організаційно-технічної та ресурсної складових виробничого потенціалу газотранспортних підприємств. Основним чинником розвитку негативних ситуацій в ГТС є недостатні обсяги робіт із поточного та капітального ремонтів через брак фінансування та відсутність дієвих організаційно-економічних механізмів, які дозволяли б акумулювати інвестиційні ресурси під такі цілі. Так, сьогодні понад 45% діючих газопроводів експлуатуються понад 30 років, в межах від 21 до 30 років експлуатуються 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 і ремонту ГТС. В період з 1998 по 2012 роки навіть мінімальні планові обсяги ремонтних робіт фінансувалися частково на рівні 50-80% від потреби [11].

Тому, зважаючи на сучасну ситуацію в системі транспортування газу основними напрямками державної енергетичної політики України у сфері магістрального трубопровідного транспорту повинні бути наступними [13]:

- 1) створення механізму контролю над дотриманням міжнародних норм, конвенцій і договорів щодо транзитних перевезень;
- 2) максимальне завантаження існуючих і створення додаткових транзитних потужностей;

3) підвищення надійності та ефективності промислової безпеки трубопровідного транспорту за рахунок впровадження новітніх технологій;

4) застосування гнучкої тарифної політики транзиту енергоносіїв територією України; наближення тарифів на транспортування нафти та природного газу, вартості зберігання природного газу в підземних сховищах і відповідних нормативів до рівня світових;

5) приватизація газотранспортної системи України тільки шляхом створення Міжнародного консорціуму з її експлуатації, зареєстрованого в Україні (частка України в Міжнародному консорціумі має складати не менше (50% + 1) акцій, решта акцій могли б бути продані російському ВАТ "Газпром" і крупній західній ТНК).

Сьогодні Україна має можливість обрати найбільш раціональний підхід до підвищення ефективності ГТС із п'яти можливих: реформування ГТС власними силами; передача ГТС у концесію; передача ГТС в оперативне управління; приватизація ГТС; будівництво нового газопроводу.

Перший варіант до сьогодні серйозно не розглядався з традиційним посиланням на відсутність ресурсів, а зважаючи на теперішню ситуацію в державі, розглядатися ближчим часом не буде у зв'язку з відсутністю на це коштів. Слабкість другого та третього варіантів полягає у відсутності в державі необхідного досвіду та неготовності національної законодавчої бази. Будівництво в Україні нового газопроводу спільно з Росією та, можливо, іншими державами за умов неповної завантаженості існуючих газопроводів створить конкуренцію з транзиту газу всередині країни та ще більше зменшить завантаженість української ГТС. За експертною оцінкою перспективною альтернативою є приватизація української ГТС. Українські фінансово-промислові групи мають обмежені ресурси, порівняно з балансовою вартістю та інвестиційними потребами ГТС, а тому головна конкуренція за акції і контроль над ГТС України розгортатиметься між російськими та західними компаніями. Для збереження контролю над ГТС і забезпечення її приватизаційної привабливості держава має залишити за собою (50% + 1) акцій.

Організаційною формою залучення іноземних партнерів до реформування ГТС та наступного ефективного її використання було обрано створення міжнародного консорціуму. Виходячи з нинішніх політичних та економічних реалій, з урахуванням національних інтересів України, до складу консорціуму мали б увійти, крім ДК "Укртрансгаз" (транзитер газу), російський ВАТ "Газпром" (постачальник) і європейські компанії (споживачі). Саме присутність у консорціумі західних компаній має збалансувати вплив Росії на можливі рішення всупереч інтересам України.

Проте підписання конкретних домовленостей про створення газотранспортного консорціуму з Росією було передчасним кроком — за умов невідповідності його засад національному законодавству, неререформованості газової промисловості, відсутності чіткої позиції України стосовно наряду підвищення ефективності ГТС і невирішеності внутрішніх питань українського газотранспортного сектору. Це підтверджують суперечливий переговорний процес і невизначеність майбутнього Консорціуму[13].

Реалізація моделі створення та функціонування Консорціуму, яка активно пропонується Росією, суперечить національним інтересам України. Водночас, невиконання Україною обіцянок, зафіксованих у підписаних з Росією документах про Консорціум у формі зобов'язань, може не лише зашкодити іміджу України, а й призвести до неадекватних дій з боку Росії.

І все ж сьогодні Україна не має об'єктивних причин поспішати зі створенням консорціуму з Росією, оскільки зараз досить важко робити будь-які прогнози щодо подальшого співробітництва з даною державою-агресором. Найбільш раціональним варіантом було б експлуатувати ГТС України спільно з Європейським Союзом і США, розглядаючи можливість навіть реверсного постачання газу з Європи. За словами прем'єр міністру України А.П. Яценюка: «Ми вважаємо за необхідне розгляд питання загальної модернізації та спільної експлуатації української газотранспортної системи з країнами-членами Європейського союзу та інвесторами Сполучених Штатів Америки» [13].

**Висновки.** В сучасних умовах ефективного функціонування та розвитку газотранспортної системи є дефіцит фінансових ресурсів. Формування фінансової стратегії розвитку ГТС України дозволить визначити ієрархію реалізації цілей та завдань комплексу, розробити заходи щодо акумулювання фінансових ресурсів, підвищення ефективності ГТС та її інвестиційної привабливості, модернізувати галузь. Функціонування газотранспортної системи України є неефективним, незважаючи на те, що у світовій практиці ця галузь є досить прибутковою. Ситуація в Україні ускладнюється, насамперед, політичною ситуацією між країною постачальником, якою є Росія та транзитером - Україною, недосконалою державною політикою, наслідком чого стали проблеми з обмеженням можливостей залучення ресурсів для розвитку ГТС (як внутрішніх, так і зовнішніх), значні обсяги податково-

го навантаження на компанії газового сектору, гальмування структурних реформ у газовому секторі, відсутність обґрунтованої стратегії підвищення ефективності роботи ГТС.

За роки незалежності Україна виступала як суб'єкт міжнародного розподілу праці у сфері транзиту газу переважно через співробітництво з Росією. Вона не підписувала жодного договору з країнами ЄС — усі міждержавні договори та міжнародні контракти підписувалися лише з РФ. Не генеруючи власних ініціатив з реформування ГТС і відхиляючи усі зовнішні пропозиції, Україна опинилася в ситуації нав'язування сценаріїв співпраці, насамперед, Росією. При цьому, українська сторона веде переговорний процес неадекватно важливості та складності проблем ГТС — базові документи підписані навіть без техніко-економічного обґрунтування та широкого обговорення.

Проте, зважаючи на складну сучасну ситуацію в Україні є великі надії на те, що країна вийде з економічної кризи та зможе відновити всі можливості ефективного функціонування газотранспортної системи, знайшовши необхідні кошти для її відновлення та модернізації. За умови ефективної політики держави, будь-який із напрямів реформування газового сектору, що аналізувався, може бути вигідним і реалізованим. Кожен з них потребує вирішення наступних питань[13]:

- створення нормативно-правової бази реформування та функціонування ГТС, що відповідає потребам структурної перебудови галузі та вимогам з адаптації національного законодавства до норм і стандартів ЄС;
- остаточне вирішення питання реструктуризації українських боргів за спожитий російський газ;
- розробка та реалізація диверсифікаційних проектів постачання газу з нових джерел, не пов'язаних з постачанням газу через Росію;
- інституціоналізація конкурентного ринкового середовища в газовому секторі України;
- мінімізація соціального навантаження на газовий сектор, що є умовою наступного вивільнення внутрішніх ресурсів для розвитку;
- розв'язання проблем соціального захисту населення та усунення загрози перетворення газового сектору на ще одне джерело соціальної напруженості;
- проведення в газовому секторі України ефективної приватизації;
- лібералізація цінової і тарифної політики;
- забезпечення сприятливого податкового режиму на етапі реструктуризації НАК "Нафтогаз України";
- збереження цілісності майнового комплексу ГТС, чому сприяло б виділення сектору транспортування газу як самостійного юридичного суб'єкта (компанії);
- прийняття державного рішення стосовно доцільності та припустимих масштабів безпосередньої іноземної участі в роботі ГТС України

Лише негайне вирішення вищезгаданих питань дасть можливість відновити високу ефективність та надійність транспорту газу у довгостроковій перспективі. З метою забезпечення конкурентоспроможності української газотранспортної системи особливу увагу слід приділяти забезпеченню нормального функціонування стратегічних об'єктів загальнодержавного рівня.

#### **Перелік посилань.**

1. Аранчій В.І. *Фінансова стратегія у системі управління підприємством* / В.І.Аранчій, О.П.Зоря, // *ВІСНИК Полтавської державної аграрної академії.* – 2010. – № 2 – С.156-159.
2. Блакита Г. *Методологія вибору виду фінансової стратегії на підприємствах торгівлі* / Г. Блакита // *Вісник КНТЕУ.* – 2010. – № 6. – С. 48-59.
3. Гриньов А.В. *Якість формування фінансової стратегії підприємства* / А.В. Гриньов, О.М. Ястремська // *Фінанси України.* – 2006. – № 6. – С. 121-128.
4. Линенко А.В. *Обґрунтування вибору фінансової стратегії підприємства* / Линенко А.В., Сніжко Т.О. // *Держава та регіони.* – 2009. – № 1. – С. 109-113.
5. Нагорна О. В. *Стратегія фінансового забезпечення підприємств комунального господарства: сутність та особливості* [ *Електронний ресурс* ] / О. В. Нагорна – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1385>
6. Радова Л.Д. *Фінансова стратегія в системі управління підприємством* / Л.Д. Радова, А.В. Череп // *Держава та регіони.* – 2005. – № 2. – С. 130-135.
7. Савчук В.П. *Стратегии и технологии управления финансами предприятия* / В.П. Савчук // *Корпоративный менеджмент.* – 2008. – № 5. – С. 23-37.
8. *Фінансова стратегія в управлінні підприємствами: монографія* / А.Г. Семенов, О. О. Єропутова, Т.В. Перекрест та ін. – Запоріжжя : КПУ, 2008. – 188с.

9. Голубовський Л.З. *Управління витратами газорозподільних підприємств* : автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04 / Л.З. Голубовський; [Ів-Франк. нац. тех.ун. нафти і газу]. — Івано-Франківськ, 2011. — 18 с.
10. Шийко В.І. *Оцінювання енерговитрат газотранспортних підприємств* : автореф. дис. канд. екон. наук : 08.00.04 / В.І.Шийко; [Ів-Франк. нац. тех.ун. нафти і газу]. — Івано-Франківськ, 2013. — 20 с.
11. Дзьюба О.Г. *Інвестиційні пріоритети розвитку газотранспортної системи України* [Електронний ресурс] / О.Г. Дзьюба – Режим доступу: <http://confcontact.com/node/194>
12. Кроленко О.Є. *Теоретичні аспекти формування фінансової стратегії розвитку газотранспортної системи України* / О.Є Кроленко // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. – 2013. – № 43. – С. 84-88.
13. Федорович І.В. *Основні шляхи подальшого реформування та модернізації ГТС України* / І.В. Федорович, М.Г. Мелько // *Науковий журнал «Молодий вчений»*. – 2014. – № 5(08). – С. 21-25.

Стаття надійшла: 23.10.2014 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Іванілов О.С.



УДК 330.1  
JEL B41, C30, O10, O20.

### ВИТОКИ СИНЕРГЕТИКИ ЯК НАУКИ

Якімцов В.В., к.е.н.  
Національний лісотехнічний університет України

**Анотація.** У статті розглянута історія виникнення, становлення та розвитку синергетики як науки. Представлено вклад наукових шкіл у становлення синергетики. Сучасні дослідження висвітлюють розвиток економічних процесів, ґрунтуючись на процесах самоорганізації та відкритості. В основу цього підходу покладено фундаментальні праці І. Пригожина, Г. Хакена, В. Занга, І. Лукінова, М. Моїсеєва та ін., дослідження яких обґрунтували основні етапи та формування розвитку відкритих систем, шляхом еволюційних змін через точки біфуркації, катастрофи та хаос. Дослідження показали, що складні системи до яких зараховують економічні системи, що мають характеристики самоорганізації та відкритості, є дисипативними структурами, здатними відтворювати свої дії та подальший шлях існування на основі внутрішнього потенціалу, для реалізації якого необхідні певні умови, створені природно чи внаслідок регуляторних дій.

Подано перспективи розвитку синергетики, нелінійної динаміки як методології розв'язку проблем, що постають перед економікою зокрема та людством загалом. Нелінійна наука, яку іноді відносять до постнекласичної, ґрунтується на ще більш хиткій основі: на результатах комп'ютерного моделювання та теоретичного аналізу незвичайних явищ у фізиці, хімії, біології, соціальній сфері. Багато експериментів, нові алгоритми, фундаментальні теорії все частіше спираються на образи і методи нелінійного світу.

Перш за все, проблеми необхідно вирішувати у динаміці, що давно вже не є новим у теорії досліджень. Синергетика використовується як узагальнена назва наукових напрямів, в рамках яких досліджуються процеси самоорганізації та еволюції, упорядкованої поведінки складних нелінійних систем.

Синергетика, нелінійна наука дає для цього хороші шанси. Шанси на те, що величезний потенціал, накопичений математикою і природничими науками, виявиться затребуваним і корисним при відповіді на ключові питання, що стосуються нашого буття. Це дає шанс гуманітарних наукам на те, що ми, нарешті, навчимося робити уроки з історії і користуватися розумом там, де це найбільш необхідно.

**Ключові слова:** синергетика, нелінійна динаміка, довкілля, самоорганізація, співпраця, криза.

**Постановка проблеми.** Сучасна ринкова економіка ХХІ століття у своєму розвитку не має аналогів або шляхів, що були б означені або принаймні прогнозовані економістами та науковцями-теоретиками за останні двісті років. Адже темпи розвитку і специфіка сучасних суспільних відносин, розвиток і особливості потреб людства не могли бути передбачені навіть такими відомими класиками економічної науки як К. Маркс, Адам Сміт тощо. Сучасна економічна наука останні десятиріччя не може залишатися осторонь від сучасних досліджень у базових фундаментальних галузях: фізики, математики, алгебри, теорії нелінійних систем тощо.

Особливого значення набувають дослідження, що ґрунтуються на процесах утворення колективної, а подекуди й масової, міждержавної співпраці та взаємодії суб'єктів у різноманітних умовах.

**Невирішені складові загальної проблеми.** На сьогодні очевидним фактом стає обмеженість пізнавальних моделей, їх неповнота, непристосованість та незастосовність до багатьох проблем, які доводиться вирішувати. Світогляд людей змінюється, розширюється