

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАУКОВИЙ ВІСНИК

ЧЕРНІВЕЦЬКОГО ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО
ІНСТИТУТУ КИЇВСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО
ТОРГОВЕЛЬНО – ЕКОНОМІЧНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

Рік заснування 2001

Випуск II

Економічні науки

Чернівці
2007

Науковий вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту КНТЕУ. – Чернівці: Книги-XXI, 2007. – Вип. II. Економічні науки. – 400 с.

У науковому віснику розглядаються актуальні питання активізації економічних реформ у національній економіці та її складових у регіональній та світовій економіці, фінансах, менеджменті, маркетингу, обліку тощо.

Буде корисним для науковців, фахівців, викладачів навчальних закладів, аспірантів, студентів.

Редакційна колегія:

Е.І.Бойко - д.е.н., професор, **Е.О.Грицюк** – к.е.н., доцент, **Д.Г.Лук'яненко** – д.е.н., професор, **А.А.Мазаракі** – д.е.н., професор, **В.В.Мова** – д.е.н., професор, **Т.М.Ореховська** – к.е.н., професор, **А.М.Поручник** – д.е.н., професор, **І.М.Школа** – д.е.н., професор, **М.Ф.Юрій** – д.і.н., професор.

Рецензенти: доктор економічних наук, професор **М.А.Козоріз**
доктор економічних наук, професор **В.І.Пила**

Редакція вісника:

Головний редактор – **І.М.Школа**
Відповідальний секретар – **Е.О.Грицюк**
Редактор – **Р.В.Кравчук**
Коректор – **Н.Т.Гринівська**
Комп'ютерний дизайн і макетування – **С.О.Галамашевич**

Друкується за ухвалою Вченої Ради Чернівецького торговельно-економічного інституту КНТЕУ.

Свідцтво державного комітету інформаційної політики, телебачення та радіомовлення України № 4317 серія КВ від 20.06.2000 р.

Загальнодержавне видання
Збірник входить до переліку наукових видань ВАК України

© ЧТЕІ КНТЕУ, 2007

Підписано до друку 25.06.2007 р.

З М І С Т

ЗАГАЛЬНОЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ

Якубенко В.Д., Литвин О.М. Інтелектуальна власність: методологія дослідження та проблеми інституціоналізації	8
Морозов Д.М. Фінансова влада як базисний економічний інститут	14
Бабінська О.В. Рейдерство: основні схеми захоплення та методи протидії	22
Дудко Н.В. Аналіз передумов утворення валютно-фінансових криз	31
Колосінський О.Ю. Методи підвищення конкурентоспроможності підприємств України	39

СВІТОВА ЕКОНОМІКА

Джаман М.О., Білоброва Т.О. Україна – транзитна держава: нереалізовані можливості (на прикладі трубопроводу «Одеса-Броди»)	45
Школа І.М., Верстяк О.М. Економічні аспекти інтеграції України в Європейський Союз	55
Біленчук П.Д., Гарарук І.В. Правові і наукові засади розвитку фінансового моніторингу в Україні у світлі євроінтеграційних та світових процесів	61
Вдовічен А.А. Іноземне інвестування в українську економіку: проблеми та шляхи їх вирішення	68
Цемко І.В. Об'єктивна необхідність та реальний стан процесу іноземного інвестування в Україні	76
Бозуленко О.Я. Економічна глобалізація як передумова розвитку міжнародної податкової конкуренції	84

- постійне поліпшення загальних показників діяльності організації слід вважати незмінною метою організації;
- прийняття рішень на підставі фактів. Ефективні рішення ґрунтуються на аналізі даних та інформації;
- взаємовигідні стосунки з постачальниками. Організація та її постачальники є взаємозалежними, а взаємовигідні стосунки підвищують здатність обох сторін створювати цінності.

Успішне застосування організацією принципів системи якості дасть змогу зацікавленим сторонам одержати такі переваги, як, наприклад, зростання прибутків, створення цінностей та підвищення стабільності.

Використовуючи сучасний світовий досвід виробничої діяльності, підприємства нашої країни постійно нарощують обсяги виробництва, розширюють номенклатуру, підвищують технічний рівень і якість виробів. Проте протягом останніх років саме інтенсивного економічного розвитку не спостерігається. Зауважимо, що однією із негативних умов є недостатнє самофінансування, адже підприємства України не відрізняються від інших високим ступенем фінансової автономії. А користуючись кредитами, позитивного результату досягти дуже важко, оскільки банки пропонують дуже високі відсоткові ставки.

Отже, основними напрямками розвитку вітчизняних підприємств, для підвищення їх конкурентноздатності, мають бути технічне переозброєння, розширення експортних можливостей, пошук ділових партнерів та інвесторів. Одночасно чимало уваги має приділятися підвищенню якості товарів, замкнутому технологічному циклу виробництва, та контролю на всіх стадіях виготовлення відповідно до міжнародних стандартів.

Список використаних джерел:

1. Зозульов О. Про посилення конкурентних переваг підприємства // Економіка України – 2002. – № 8.
2. Ю.Карпушенко В. Системний підхід до випуску конкурентоспроможної продукції // Стандартизація, сертифікація, якість. – 1999. – № 1.
3. Момот Володимир. Модель розподілу конкурентних переваг підприємств у економічному просторі // Економіст. – 2002. – № 5.
4. Федонін О.С., Рєпіна І.М., Олексюк О.І. Потенціал підприємства: формування та оцінка: Навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2003. – 316с.

М.О.Джаман, д.е.н., Т.О.Білоброва,
Полтавський університет споживчої кооперації України,
м. Полтава

Україна – транзитна держава: нереалізовані можливості (на прикладі трубопроводу «Одеса-Броди»)

У статті досліджено потенціал України як транзитної держави. Проаналізовано проблеми та перспективи експлуатації нафтопроводу «Одеса-Броди» як одного з пріоритетних напрямів зміцнення потенціалу України на сучасному етапі розвитку економічних відносин зі стратегічними партнерами. Визначено напрямки подолання кризи у транспортній системі держави. Окрема увага приділена питанню російських відносин в сфері імпорту та транзиту енергоносіїв.

In the article the possibilities of Ukraine as the transit state are explored. The problems and prospects of oil pipeline "Odessa-Brody" exploitation as one of priority directions for potential of Ukraine on the modern stage of development of external economic relationships with strategic partners strengthening are analyzed. The directions of crisis overcoming in the transport system of the state are defined. Separate attention is paid to the relationship between Ukraine and Russia in the sphere of import and transit of power resources.

На сучасному етапі міжнародні транспортні перевезення виступають як невід'ємна складова світогосподарської системи, яка має свої тенденції та закони розвитку. Наприкінці ХХ ст. транспорт прогресивно розвивався як якісно, так і кількісно. Виникли цілі транспортні галузі, які не існували раніше, зокрема автомобільний та авіаційний, а також трубопровідний транспорт.

Транспорт відіграє значну роль у процесі реалізації продукції, здійснення експортно-імпортних операцій, виробничих поставок, а також для переміщення робітників і спеціалістів. Він є необхідною ланкою загального процесу економічного відтворення і в контексті міжнародної виробничої кооперації стає елементом зв'язку між учасниками міжнародного поділу праці. Зараз транспортні операції відображають цілий комплекс історичних, технічних, національних умов розвитку та виробничої діяльності. Відповідно до характеру науково-технічного прогресу з'являються специфічні види транспорту (наприклад трубопровідний), виникають специфічні умови організації перевезень (наприклад контейнерні).

Роль транспорту в міжнародній економічній діяльності будь-якої держави важко переоцінити, оскільки він є невід'ємною складовою міжнародних економічних відносин, а також системоутворюючим фактором соціальної інфраструктури. Підтвердженням цього є комплекси торгових, складських та інших закладів, що швидко з'являються в районі великих транспортних артерій у великих містах.

Вищезгадані тенденції знайшли своє відображення і на

макрорівні в системі транспортних перевезень в Україні: почали застосовуватись нові технології при спорудженні міжнародних автомобільних магістралей, при експлуатації нафтових та газових трубопроводів. Проте розвитку і активному впровадженню технологічних інновацій у цю галузь серйозно перешкоджає низка проблем політичного та економічного характеру, які досліджуються у статті. Особливо це стосується трубопровідного транспорту – пріоритетного напрямку розвитку України як транзитної держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить, що на Україні питанням дослідження проблем транспортної галузі приділяється серйозна увага. Цій темі присвячені роботи таких відомих вітчизняних спеціалістів, як В.Є.Новицького, О.О.Донченка, С.О.Подзе, Д.Г.Лук'яненка, Б.В.Губського, О.М.Мозгового та ін. За кордоном проблеми розвитку транспорту як складової зовнішньоекономічної діяльності підприємства досліджують В.А.Дадалко, І.Могилевкін, А.Ф.Шепелев, І.А.Печенежська, І.Гюста.

Однак геополітичний аспект розвитку транспортної системи України є малодослідженим. На розкриття цього питання спрямована робота авторів, які виділяють такі основні цілі дослідження:

- ✓ охарактеризувати статус України як транзитної держави;
- ✓ проаналізувати стан національної транспортної системи;
- ✓ виділити проблеми та пріоритетні напрями розвитку окремих видів транспорту з огляду на їх стратегічну важливість;
- ✓ приділити особливу увагу проблемам експлуатації нафто- та газопроводів в цілому та проекту "Одеса-Броди" зокрема;
- ✓ окреслити напрями подолання наведених у статті проблем.

Статус України, як транзитної держави, склався історично. Національна транспортна система забезпечує автомобільні, залізничні, морські та повітряні коридори, що сформувалися ще в часи Середньовіччя ("Великий шовковий шлях", "Шлях із варяг у греки", "Чумацький шлях"), пережили бурхливий розвиток за часів СРСР (близько 60% експорту та імпорту колишнього СРСР обслуговувалося транспортною інфраструктурою України [1]) і продовжують формуватися сьогодні, відповідно до сучасних тенденцій розвитку світового господарства в цілому і міжнародної торгівлі зокрема.

Для того, щоб остаточно визначити можливості України в цьому напрямку, варто зазначити, що згідно з даними англійського інституту "Рендел" [2], за коефіцієнтом транзитності (тобто за розвинутістю усіх видів транспортних зв'язків і відповідної їм

інфраструктури) Україна посідає перше місце в Європі. Це говорить про те, що Україна має дуже сприятливе середовище для потенційного розвитку своєї транспортної інфраструктури, і таким чином, для ефективної інтеграції до системи світогосподарських відносин. Проте факти свідчать, що на шляху до цієї мети необхідно буде подолати чимало перешкод, основна з яких, на думку авторів, звучить саме, як "нереалізовані можливості".

Проблему нереалізованих можливостей України в транспортній сфері можна розглядати в багатьох аспектах. Деякі з них, на думку авторів, можна коротко визначити так:

1. *Неефективність використання інвестиційних ресурсів для покращення технічного стану існуючих потужностей.* Про це наскоро свідчить незадовільний стан автомобільних доріг як внутрішньодержавного, так і міжнародного значення (за поодинокими виключеннями). Гостро стоїть це питання й у морському флоті з огляду на фізичне та моральне старіння суден, а також їх малотонажність. Оскільки абсолютна більшість українських морських портів знаходиться у приватній власності, державі доволі складно регулювати цю проблему.

2. *Нераціональність політики розподілу національних прибутків.* Так, уряд В.Януковича не використав ефективно додатне сальдо від експортно-імпортних операцій в 4 млрд дол США в 2005 р. на програми енергозбереження. Внаслідок цього кошти, які могли б бути направлені на технічні інновації, впровадження енергозберігаючих технологій на підприємствах хімічної, металургійної та машинобудівної промисловості (на які в першу чергу і в найбільших масштабах вплине підвищення ціни на газ), використовуються на оплату імпорту газу. І це при тому, що Україна зараз знаходиться на 4-му місці у світі за споживанням природного газу [3]. Така політика також завдає шкоди і технічному стану газотранспортної системи України, яка поки що забезпечує стабільні прибутки від транзиту. Зволікання з модернізацією виробничих потужностей спонукає потенційних партнерів шукати інший – більш надійний шлях перекачування газу в Європу.

3. *Глибока криза в національній авіаційній галузі,* зумовлена низкою причин. Перша: істотне скорочення внутрішньодержавних пасажирських перевезень внаслідок економічного спаду в цій галузі в середині 90-х років і відсутності повітряних суден необхідного технічного стану. Як наслідок часткове, а подекуди і повне закриття аеропортів, аеродромів. Це, у свою чергу, спричиняє відсутність поточного технічного обслуговування та

розвитку наявних потужностей. Проте найбільшої шкоди це завдає спеціалістам – працівникам цієї галузі, які, не лише втрачають робочі місця, але й кваліфікацію. Друга – розпад воєнно-промислового комплексу СРСР, значну частину якого обслуговували українські авіаперевезення. Третя – той факт, що абсолютна більшість українських авіакомпаній працює по лізингу. Це зумовлює як відсутність реінвестування прибутку у стратегічний розвиток, так і подальше використання літаків національного виробництва.

4. Політична нестабільність у країні, яка серйозно перешкоджає розвитку трубопровідного транспорту, який, на думку авторів, є пріоритетним напрямом підтримки та розвитку національної транспортної інфраструктури. Зумовлено це тим, що у зв'язку з незмінним попитом на нафту й газ у світі, попит на послуги транзиту паливно-енергетичних ресурсів не тільки не падатиме, але й утримуватиме своє чільне місце навіть у випадку бурхливого розвитку інших видів транспорту.

Таким чином, Україні зараз дуже важливо укріпити свій статус транзитної держави, адже споживання газу в Європі постійно зростає і вже до 2010 року може перевищити 620 млрд м³ на рік (сьогодні близько 500 млрд м³) [4]. Надійна газотранспортна система здатна забезпечити Україні стабільний попит на послуги транзиту з боку європейських країн. Сьогодні Україна є найбільшим у світі транзитером природного газу. Системами магістральних газопроводів, які перебувають у користуванні НАК "Нафтогаз України", російський природний газ надходить до країн Західної, Центральної та Східної Європи. Ці системи технологічно пов'язані з аналогічними магістральними газопроводами Росії, Білорусі, Молдови, Румунії, Угорщини, Словаччини та Польщі, а через них – з газопроводами всього Європейського континенту. Пропускна спроможність вітчизняної газотранспортної системи на вході становить 290 млрд м³, а на виході (до країн Західної, Центральної та Східної Європи, а також до Молдови і на південь Росії) – майже 170 млрд м³ на рік [5]. У 2006 р. територією України було перекачано (транзитом) 128,5 млрд м³ природного газу, що на 3,8% менше аналогічного показника за 2005 рік (рис. 1) [6].

Причиною істотного зменшення з боку Росії (як основного замовника) обсягів транзиту природного газу територією України стали часті кризові прояви в економічному, а особливо політичному житті України. Проблема ускладнюють несвоєчасні розрахунки української сторони за газ і значна заборгованість її перед російським "Газпромом"; несанкціонований забір газу

споживачами з магістральних трубопроводів; експорт Україною російського газу своїм сусідам – європейським державам і Молдові. За оцінками фахівців, загальний обсяг таких поставок тільки за період з 1998 р. по 1 півріччя 2000 р. перевищував 6 млрд. м³. Через територію України перекачується 65% російського газу, який експортується до Європи [5].

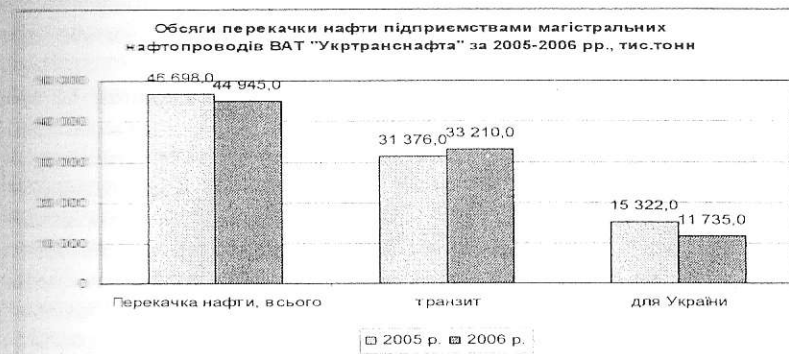


Рис. 1. Обсяги перекачки нафти підприємствами магістральних нафтопроводів БАТ "Укртранснафта" за 2005-2006 рр., тис.тонн

Ці показники є дуже важливими для економіки України, особливо, враховуючи те, що до 2030 р. Росія збирається збільшити поставки газу в Європу на 60% [7]. Проте в перспективі вона реально може зменшити транзит газу українським маршрутом, оскільки до 2013 р. природний газ будуть качати обидві нитки Північно-Європейського газопроводу, який проходить по дну Балтійського моря (розраховані на прокачку 55 млрд м³ на рік). Це майже половина обсягу палива, який зараз іде транзитом через Україну, і цілком вірогідно, що більша частина газу буде знята саме з українського напрямку. До введення в експлуатацію першої нитки Північно-Європейського газопроводу залишилось 3 роки [4].

На думку авторів, спосіб подолання цієї проблеми полягає в довгостроковій стабілізації політичного клімату в Україні й реалізації комплексу заходів економічного характеру для заохочення саме російських інвестицій у цю галузь. При розробці інвестиційних проєктів дуже важливо брати до уваги стан та перспективи зовнішньоекономічних відносин України зі стратегічними партнерами у цій сфері, зокрема з Росією. Враховуючи агресивну політику російського "Газпрому" в питаннях ціноутворення (яка має не лише економічне, а й політичне

підґрунтя), а також сумний досвід Білорусі, Україні важливо утримати в національній власності і розвивати газотранспортну систему. Ми розділяємо думку деяких політиків про те, що Україна доцільно створити консорціум з експлуатації нафто- і газопроводів міжнародного значення, куди також входили б компанії Росії, Європи та деяких республік колишнього СРСР. Це допоможе Україні забезпечити енергетичну безпеку, вибудовуючи партнерські відносини, наприклад, з Євросоюзом, на противагу енергетичному шантажу Росії, а також створить умови для добросовісної конкуренції на ринку енергоносіїв.

Що стосується транзиту нафти територією України, то тут масштаб нереалізованих можливостей є більшим і складнішим. Спершу зауважимо, що Україна є потужним транзитером російської нафти. Нафтопроводом "Дружба" (довжиною близько 1 тис км) до Європи щороку експортується 25 млн тонн російської нафти. З 1999 р. встановлено плату за транзит нафти територією України у розмірі 0,75 дол США за 1 тону. (Для порівняння можна додати, що в січні 2006 р. угодою між НАК «Нафтогаз України», «Газпромом» і «РосУкрЕнерго» була зафіксована ставка транзиту палива – 1,6 дол США та тисячу кубометрів прокачки на кожні 100 кілометрів території України [4]). Згідно з укладеними угодами, українська сторона зобов'язана направляти частину коштів, одержаних від перекачування нафти, на реконструкцію та утримання нафтопроводів. У свою чергу, російська сторона зобов'язалася транспортувати через нашу територію достатні для цього обсяги нафти, а також ще в 1993 р. відмовилася від спорудження нафтопроводу в обхід території України.

Протягом останніх років досягнуті домовленості вдавалося зберегти. Проте нестабільність і непередбачуваність українського податкового законодавства дають російській стороні підстави переглянути свої зобов'язання щодо будівництва нафтопроводу в обхід України, що, в свою чергу, призведе до значного зменшення перекачування нафти її територією та, як наслідок, до скорочення валютних надходжень до бюджету. А головне – Україна може втратити унікальну нафтотранспортну систему забезпечення доставки нафти на Лисичанський, Кременчуцький, Херсонський і Одеський нафтопереробні заводи [5]. Окрім цього, гострим питанням, що істотно похитнуло ефективну реалізацію можливостей у цьому напрямку, є експлуатація нафтопроводу "Одеса-Броди".

Магістральний нафтопровід "Одеса-Броди" завдовжки 675 км і потужністю 9 млн тонн на рік побудовано наприкінці 2001 р.

Потужність нафтопроводу складає 14,5 млн тонн нафтопродуктів за рік. Оператором нафтотранспортної системи України є "Укртрансфат" [9]. Мета будівництва нафтопроводу – транспортування нафти до країн Європейського Союзу. Проте під певними незрозумілими обставинами уряд В.Януковича в липні 2004 р. ухвалив рішення про тимчасове використання нафтопроводу для перекачування російської нафти в бік одеського терміналу "Південний". Контракт, укладений між ВАТ «Укртрансфат» і ТНК-БП, передбачає транспортування російської нафти марки Urals за маршрутом «Мозир-Броди-мнт «Південний»» впродовж трьох наступних років, починаючи з 2007 р. у обсязі 9 млн тонн на рік [10].

Проблеми почалися з провалу виконання російською стороною своїх зобов'язань стосовно завантаження потужностей в обсязі. При запуску системи передбачалося, що щодня через нафтопровід «Одеса-Броди» транспортуватиметься до 9 млн тонн нафти. Але за підсумками 2006 року об'єми поставок не перевищили 4 млн тонн (у 2005 р. прокачування нафти склало 5,7 млн тонн) [10].

Далі постало питання про режим використання трубопроводу: реверсний чи аверсний? Зауважимо, що при реверсному завантаженні на морський нафтовий термінал "Південний" поступає російська нафта, яка потім, після перегонки безпосередньо до трубопроводу "Одеса-Броди", направляється до країн Західної Європи. При аверсному ж використанні до трубопроводу поступає каспійська нафта й постачання відбувається згідно з цільовим призначенням самого проекту "Одеса-Броди". Суть проблеми на тому етапі полягала у істотній різниці в якості російської та каспійської нафти, де перевага належить останній. Якщо використовувати нафтопровід у обох режимах – і реверсному, і аверсному – то на Заході її просто не купуватимуть.

Зараз ця проблема посилюється тим, що реверсний режим використання нафтопроводу перешкоджає добудові останнього до польського міста Плоцьк, як було запроєктовано ще у 2003 року. Незважаючи на неодноразові заяви голови українського уряду про нагальну необхідність продовжити нафтопровід, та навіть на готовність Євросоюзу виділити енергетичному сектору України протягом наступних трьох років близько 100 млн євро на цей проект, будівництво досі не розпочато. До того ж, з початку 2007 р. ВАТ «Укртрансфат» планує здійснювати роботу цього нафтопроводу в реверсному режимі [10].

Зауважимо, що реверсне використання нафтопроводу "Одеса-Броди" є комерційно не вигідним для України. Голова правління "Укртранснафти" Олександр Тодійчук нагадав, що раніше російські компанії зобов'язувалися транспортувати до порту "Південний" 7-9 млн тонн нафти щорічно. Проте у 2006 році було транспортовано лише 3,666 млн тонн російської нафти [11]. Раніше російсько-британська компанія ТНК-ВР прогнозувала поставку за цим маршрутом у 2006 р. близько 6 млн. тонн російської сировини, але цього показника не вдалося досягти через несприятливу зміну кон'юнктури на ринку нафти. Компанія «Укртранснафта», російська «Транснафта» і ТНК-ВР 26 грудня 2006 р. підписали додаткову угоду до договору від 16 листопада 2004 р. про прокачування до 2010 р. не менш 9 тонн нафти на рік через «Одеса-Броди» у реверсному напрямку (Мозир-Броди-мнт «Південний»). Зараз завантаження нафтопроводу здійснюється за рахунок вилучення російськими компаніями нафти з Придніпровських нафтопроводів. За таких обставин українська скарбниця не отримала ніяких додаткових фінансових надходжень [9]. Цей факт змушує лише сподіватися, що наступного року нафтопровід запрацює в аверсному напрямку.

Ще один важливий аспект проблеми – після закінчення будівництва "Одеса-Броди-Плоцьк", Європейський Союз визначив саме цей нафтопровід, як стратегічний. Про це, зокрема, йшлося під час самміту «Україна-ЄС», який проходив у жовтні 2006 р. у м. Хельсінкі. Євросоюз зараз активно шукає альтернативні джерела постачань енергоносіїв у світлі зростаючої енергозалежності від Росії [10]. Тобто ідея реверсу може автоматично створити проблеми Києву в русі на Захід не тільки по нафті, але й в політиці.

За даними Інтерфакс-Україна, Президент нашої держави В.А.Ющенко заявив, що на сьогодні завершено політичний діалог, а також ділове економічне обґрунтування щодо роботи нафтопроводу "Одеса-Броди" і транспортування по ньому каспійської нафти в аверсному напрямку. На економічному форумі, який проходив 29 листопада 2005 року в Києві, голова держави підкреслив, що усі переговори навколо транспортування каспійської нафти з півдня на північ, практично завершено і в політичному, і в економічному аспекті. Були проведені всі переговори з президентами Казахстану, Азербайджану, Грузії і Польщі щодо доставки 10-15 млн тонн казахської нафти на новий термінал в Одесі, який будується. Він також зазначив, що вже підписано угоду про виділення 3,5 млрд доларів для будівництва Бродського нафтопереробного заводу з глибокою переробкою і з цілими комплексами, зокрема й

терміналами, які працюватимуть у межах цього проекту. Президент України також говорив про те, що вже створено спільне підприємство між Польщею, Україною і Казахстаном про продовження будівництва нафтопроводу до польського міста Пільська, а Європейський банк виділив кредит на 2 млн євро для техніко-економічного обґрунтування цього проекту [9].

Зараз нафтопровід "Одеса-Броди" використовується у реверсному напрямку та транспортує російську нафту до порту "Південний" на Чорноморському узбережжі України. Ефективність цього нафтогнотранзитного маршруту його прихильники та противники оцінюють по-різному. З одного боку, реверс є вигідним, оскільки, станом на 1 серпня 2006 р., приніс Україні 112 млн дол США прибутку у вигляді платежів за транзит по цьому маршруту і портових зборів у порту «Південний» [12]. З іншого ж, продовження експлуатації нафтопроводу в 2007 р. у реверсному напрямку викличе серйозне занепокоєння в уряді Польщі з приводу перспективи добудови «Одеса-Броди» до Плоцька, а також посилить енергетичну залежність від російських постачальників сировини. При цьому очевидно, що проєкт «Одеса-Броди» розглядається в різних площинах. Наприклад, за даними Мінпаливенерго України транспортування нафти територією України трубопровідним транспортом у 2006 р. скоротилося на 4% порівняно з аналогічним періодом минулого року, а обсяг прокачування для потреб внутрішніх споживачів на 23%, при тому, що до країн Західної Європи нафти було перекачено на 6% більше. Перекачування нафти системою «Магістральні нафтопроводи «Дружба» в 2006 р. скоротилося на 9,4%. Транспортування нафти системою «Придніпровські магістральні нафтопроводи» скоротилося на 2%, у тому числі транзит зменшився на 35,7% [6].

Оператором системи магістральних нафтопроводів України є ВАТ «Укртранснафта», до складу якого входять дві філії – «Магістральні нафтопроводи «Дружба» та «Придніпровські магістральні нафтопроводи». Нафтопроводи системи «Дружба» переважно використовуються для транспортування російської нафти до країн Центральної Європи та на нафтопереробні заводи (НПЗ), розташовані на заході країни. Придніпровські магістральні нафтопроводи використовуються для транспортування нафти з Росії і Казахстану на НПЗ, розташовані на сході України, а також для транспортування на експорт через ВАТ «Ексімнафтопродукт» і морський нафтотермінал «Південний». У Мінпаливенерго не виділяють окремо проєкт «Одеса-Броди» (його реверсне завантаження). Проте, за даними про обсяги прокачування нафти

системою «Придніпровські магістральні нафтопроводи», зрозуміло, що саме в напрямку порту «Південний» транзит нафти зменшився на 486 тис тонн порівняно з аналогічним періодом 2005 році.

Отже, в основі проблем, наведених вище – політична підтримка. Якщо раніше успішній реалізації транзитних можливостей заважала корупція у вищих ешелонах влади, то зараз – нестабільність політичної ситуації в країні (часті зміни влади, які тягнуть за собою зміну зовнішньополітичного курсу). Експерти зазначають, що пасивна позиція уряду в цих питаннях лише провокує Росію вживати саме тих заходів, які є вигідними для неї. Таким чином, Україна ризикує не тільки отримати економічні збитки, але й втратити свій статус транзитної держави. Наприклад, у випадку, якщо їй, як Білорусі, доведеться поступитися часткою активів в обмін на чергові тимчасові поступки Росії в цій політиці.

Для зміцнення геостратегічного статусу України як транзитної держави, на думку авторів, необхідно не лише розробити спеціалізовану програму заходів із реформування транспортної галузі (окрему увагу треба приділяти кожній підгалузі), але й забезпечити її ефективну реалізацію. Як варіант, це може бути пошук нових партнерів у цій галузі (наприклад, Євросоюз) для забезпечення спільного розв'язання енергетичних проблем, а головне – послаблення залежності від Росії. Вкрай важливо перейти від стратегії висунення взаємних вимог до стратегії партнерства. Як показує досвід україно-російських двосторонніх стосунків, цього досягти важко. Раніше мали місце спроби здійснення реформ у межах двосторонньої угоди між Росією та Україною про довгострокове співробітництво в 2000-2007 рр., проте уряд колишнього президента перешкоджав ефективній реалізації реформ згідно з цим документом. Згодом була підписана угода про транзит нафти з Росії терміном на 15 років, яка також не була реалізована (не виконується в повному обсязі і зараз). Таким чином, тільки за умов політико-економічної стабілізації в країні і правильної постановки завдання, залишається реальний шанс на подолання вищевказаних проблем.

Розвиток України як могутньої та економічно самостійної європейської держави вимагає подолання цілої низки проблем. І важлива роль у цьому процесі відведена перспективному розвитку транспортної системи. При цьому слід враховувати не лише географічне розташування та передумови, що склалися історично, але й сучасний стан розвитку зовнішньоекономічних відносин з

стратегічними партнерами, як Росія, Казахстан та інші. На жаль, тривала політична криза та корупція у вищих ешелонах влади і по сьогодні перешкоджає ефективному використанню будь-якої можливості подолання кризи у цій сфері. Це відобразилося на процесі будівництва та експлуатації нафтопроводу «Одеса-Броди». Тому не лише політико-економічна ситуація в країні, але й виважений підхід до вирішення кожної з вищевказаних проблем в сфері транспорту є основою подолання вищевказаних проблем.

Список використаних джерел:

1. Новицький В.Є. Міжнародна економічна діяльність України: Підручник / В.Є. Новицький. – К., 2003. – С.307.
2. Пирожков С. Украине пора бы воспользоваться своим коэффициентом // Зеркало недели. – 1992. – №9. – С.8.
3. Шевчук В. Дебатами газ не здешевіти // Вісті. Діловий випуск. – 2007. – №3(712). – С.6.
4. Простаков Г. Газовая стереометрия // Эксперт. – 2007. – №4(102). – С.10.
5. Хахлюк А. Україна – транзитна держава // Економіка України. – 2006. – №1. – С.22-26.
6. www.mpe.kmu.gov.ua.
7. Сухин Е. В течение двух лет Украина придет к мировым ценам на газ // Бизнес. – 2006. – №21. – С.110-113.
8. www.unian.net/ukr/news/news-165647.html.
9. www.correspondent.net.
10. www.rbc.ua/ukr/top/2006/11/10/141613.shtml.
11. www.ua.podii.com.ua/business/2007/01/15/141000.html.
12. www.rkm.kiev.ua/newsarchive/7221.html.

І.М.Школа, д.е.н., О.М.Верстак,

Чернівецький торговельно-економічний інститут КНТЕУ,
м. Чернівці

Економічні аспекти інтеграції України в Європейський Союз

Європейський проєкт привабливий для України тим, що головна і першочергова мета – це досягнення такого рівня життя, добробуту, стандартів демократії, прав людини, верховенства права, які існують в ЄС і до яких прагнуть наші західні сусіди.

The European project is winsome for Ukraine because its top priority tasks are to attain such levels of life, welfare, democracy standards, human rights and law leadership that exist in European Union and to which our western neighbors bend their steps.

Плідно працюють над цією проблематикою такі науковці, як В.Андрійчук, І.Вінко, І.Бураковський, С.Гальчинський, В.Гесць, В.Грозна, Я.Жаліло, О.Сна, А.Євстигнєєва, Р.Євстигнєєв, Г.Зінов'єв, І.Кравченко, А.Маковіна, К.Максimeць, І.Осадча, С.Пилипенко, В.Симоненко, В.Титаренко, А.Чесноков, А.Юсків.

НАУКОВИЙ ВІСНИК

Чернівецького торговельно-економічного інституту
Київського національного торговельно-економічного університету

Випуск II. Економічні науки. – Чернівці, 2007

Чернівецький торговельно-економічний інститут КНТЕУ

58002, м. Чернівці, Центральна площа, 7

Підписано до друку 25.06.2007. Замовлення №
Тираж 100.

Віддруковано у видавництві “Книги-XXI”
59000 Чернівецька обл., м. Сторожинець, вул. О.Кобилянської, 7
Тел./факс: (0372)586021, 586464, 80509183202
www.books-xxi.com.ua e-mail: booksxxi@gmail.com

Свідоцтво про державну реєстрацію ДК №1839 від 10.06.2004 р.