

3. Населення і трудові ресурси села : навч. посіб. / за ред. П. Т. Саблука, М. К. Орлатого. – К. : Інститут аграрної економіки УААН, 2002. – 277 с.
4. Саблук П.Т. Демографічні проблеми українського села (наукова доповідь) / П. Т. Саблук, К. І. Якуба ; відп. ред. академік УААН П. Т. Саблук. – К. : Інститут аграрної економіки УААН, 2002. – 37 с.
5. Соціально-економічне становище України / Демографічна ситуація // www.stat.gov.ua
6. Сільське господарство Тернопільської області за 2009 рік / Стат. зб. за ред. Сави П.З. – Тернопіль : Головне упр.стат. в Тернопільській обл. – 2010. – 218 с.
7. Характеристика умов життя домогосподарств Тернопільщини у 2008 році. Статистичний збірник. За ред. Сави П.З. – Тернопіль : Головне управління статистики у Тернопільській обл. – 2009. – 75с
8. <http://pdv-info.ru/politika/>
9. <http://www.demographia.ru>.

УДК 338.2:351.824.11

Груб'як С.В.,
к.е.н., доцент кафедри економіки підприємств і корпорацій
Навольська Н.В.,
к.е.н., доцент кафедри економіки підприємств і корпорацій
Тернопільський національний економічний університет

НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ГАЗОТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Постановка проблеми. Газотранспортна система України на сьогодні є одним з найбільших надбань держави, гарантом її енергетичної безпеки. Постійний інтерес до системи як фахівців, так і пересічних громадян не знижується, що пояснюється надзвичайно важливою роллю газотранспортної системи в економіці України. Тому питання пошуку шляхів підвищення ефективності функціонування газотранспортної системи є досить актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми реструктуризації газотранспортної системи України та напрями вдосконалення управління нею висвітлені в публікаціях О. Амоші, А. Алімова, Л. Анастасєвої, Є. Бойка, С. Влада, В. Волослика, В. Геєця, Л. Гораль, О. Гудими, М. Данилюка, Б. Данилишина, І. Діяка, А. Єременка, С. Кліменка, Я. Крикавського, Б. Клюка, С. Лавринюка, А. Рубана, М. Садовського, С. Пиріжкової, О. Шандрівської та інших.

Значно менше досліджень і публікацій присвячено питанням підвищення ефективного функціонування газотранспортної системи в умовах нової економічної ситуації в Україні, що зумовило вибір теми дослідження.

Постановка завдання. Метою даного дослідження є обґрунтування напрямів підвищення ефективності функціонування газотранспортної системи в умовах нової економічної і політичної ситуації в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Україна географічно розташована між найбільшими газовидобувними регіонами та користувачами газу у світовому масштабі і є однією з найбільших транзитних країн світу. Через Україну щороку передається 120 – 140 млрд. м³ газу, у тому числі 110 – 120 млрд. м³ у країни Центральної і Західної Європи та Туреччини [8].

В сучасних умовах господарювання виникає багато проблем, пов'язаних з необхідністю удосконалення управління газотранспортною системою стосовно адаптації її до вимог зарубіжних партнерів і ринкової системи господарювання.

Слід констатувати, що газотранспортна система України – це не тільки система газопроводів, котра об'єднує продавців і споживачів газу, включаючи магістральні газопроводи, газопроводи-відводи, газорозподільні мережі, а й сукупність суб'єктів (підприємств, організацій), що обслуговують їх, надаючи послуги постачальникам та споживачам газу. Тому газотранспортну систему України доцільно розглядати як багатофункціональну галузеву структуру, котра, підпорядковуючись стратегічним напрямкам розвитку національної економіки, має забезпечувати чітко виділені їй функції і завдання.

Газотранспортна система України побудована так, що вона виконує одночасно функції транзиту газу через територію України в європейські країни і газозабезпечення 24-ох областей України та АР Крим. Визначені функції з газопостачання і газозабезпечення, формуючи разом галузеву структуру, мають суттєві розбіжності, що вимагає побудови адекватної ним системи управління. Вважаємо, що в Україні така система ще не створена, незважаючи на кардинальні зміни, що відбулись у сфері управління газотранспортним комплексом за роки незалежності та реформування вітчизняної економіки.

Про це свідчать не тільки наявність проблемних питань в управлінні газотранспортної системи, успадкованих з часів розвалу СРСР, а й поява нових проблем, що виникли вже на етапі реформування вітчизняної економіки.

Такими проблемами в досліджуваній галузі є такі:

- відсутність довготермінової політики держави стосовно розвитку газотранспортних відносин між Україною та країнами-постачальниками і споживачами газу;
- наявність різних концепцій щодо приватизації власності суб'єктів газотранспортного комплексу;
- високий рівень зношеності основних фондів газотранспортного комплексу і відсутність необхідних інвестиційних ресурсів у держави для їх оновлення;
- високий рівень втрат газу при його транспортуванні та споживанні на внутрідержавному рівні;
- низький рівень платоспроможності вітчизняних споживачів газу і газових послуг;
- не відпрацьованість економічних відносин між державою і газотранспортним комплексом як суб'єктом господарювання; між ним та юридичними і фізичними особами як споживачами газу та газотранспортних послуг.

Разом з тим, Україна є і буде у перспективі важливим транспортером газу в країни Європи, а її газотранспортна система – 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. Це саме той випадок, коли вигідне геостратегічне положення України, помножене на вагомий радянський спадок, розгорнутий за роки незалежності у вигляді газотранспортної системи, має давати позитивні результати у багатьох аспектах розвитку вітчизняної економіки в геополітичному контексті. Тому пошук шляхів підвищення ефективності функціонування газотранспортної системи повинно входити до складу стратегічних завдань національної економіки України. Її теперішній стан характеризують наступні параметри.

Вітчизняна газотранспортна система включає у себе 36 тис. км газопроводів, у тому числі 22,8 тис. км магістральних і 13,2 тис. км газопроводів-відведень. Вартість газотранспортної мережі оцінюється від 20 млрд. доларів США. Пропускна спроможність системи становить на вході 290, а на виході – 170 млрд. куб. м за рік. До системи магістральних газопроводів України, на відміну від систем інших країн, входить майже 40% трубопроводів великого діаметра (1020 – 1420 мм). Саме ці газопроводи відносно нові: 90 % з них експлуатуються до 25 років і майже половина – працює менше 15 років [8].

За роки незалежності значно збільшились загальні обсяги газифікації в Україні, протяжність газопроводів внутрідержавного рівня зросла майже в 2,5 рази, що свідчить про позитивність тенденцій в задоволенні потреб вітчизняних споживачів газових ресурсів і послуг.

Однак основна увага в експлуатації вітчизняної газотранспортної системи приділяється розвитку її експортних газотранспортних послуг.

Забезпечуючи транзит російського газу до країн Європи, Україна одержує за надання послуг з його транспортування щорічно 30 – 32 млн. куб. м газу, що становить 40 – 42 % від загальної його потреби. За рахунок надходжень від транспортування газу з Росії в країни Західної Європи Україна має можливість забезпечувати власні потреби в цьому виді ресурсів.

Таким чином, газотранспортна система України здійснює низку соціально-економічних функцій, не характерних для країн з ринковою економікою, що не тільки ускладнює забезпечення ефективності її функціонування, а й зумовлює потребу в розробленні специфічних механізмів управління нею.

Слід зазначити, що українська газотранспортна система почала формуватися фактично після розпаду СРСР, коли після юридичного оформлення державних кордонів відбувся природний перерозподіл загальної розгалуженої газотранспортної мережі колишнього Радянського Союзу. Відтоді сферу відповідальності ВО "Укргазпром" (у подальшому АТ "Укргазпром") було встановлено в межах кордонів України. У 1998 р. замість 240 державних підприємств нафтогазового комплексу було утворено НАК "Нафтогаз України" як суб'єкт організаційного, адміністративного та економічного впливу на вітчизняний енергоринок.

Діяльність газотранспортної системи базується на дотриманні певних принципів, де основними є збереження цілісності та забезпечення надійності й ефективності її функціонування. Вважаємо за доцільне виокремити такі функції управління газотранспортною системою:

- планування та оперативне управління потужностями з урахуванням режимів газопостачання;

- планування і контроль за додержанням режиму роботи газотранспортної системи України;
- запобігання аварійним ситуаціям і ліквідація їх наслідків у газотранспортній системі України шляхом підтримання необхідних режимів роботи, забезпечення надійного і сталого функціонування газотранспортної системи України та її спільної роботи з газотранспортними системами сусідніх держав;
- забезпечення надійності та екологічної безпеки газопроводів;
- забезпечення енергозбереження під час транспортування газу;
- покращення сервісу споживачів;
- оптимізація управління запасом і резервами газу в сховищі та комплексами підземного зберігання газу.

Планування, як передумова управління газопотоком на основі балансових показників транспорту газу, вимагає проведення сегментування споживачів газу в контексті регіону, що обслуговується кожною газотранспортною компанією зокрема. Використання балансових показників вказує на рівень ефективності розподілу газу в часі та дає можливість коригувати роботу газотранспортної компанії. Запобігання аварійним ситуаціям і своєчасна ліквідація їх наслідків можлива при здійсненні чіткого контролю за впровадженням нових систем протиаварійної автоматики та захисту. Планування і контроль за додержанням режиму роботи газотранспортної системи вимагає впровадження нових засобів технічного зв'язку та диспетчерського (оперативно-технічного) контролю.

Надійність функціонування газотранспортної мережі прийнято визначати в трьох аспектах: технічній, технологічній та системній. В умовах ринкової економіки доцільно виокремити і економічний аспект, який характеризують показники прибутковості роботи її основних суб'єктів.

Технічна надійність газотранспортної системи забезпечується досконалістю конструкцій та якістю виготовлення обладнання, терміном експлуатації устаткування, розвитком системи інформаційного зв'язку.

Технологічна надійність газотранспортної системи досягається використанням багатониткових систем, побудовою технологічних переминок, міжцехових переминок на багатоцехових компресорних станціях та ін.

Системна надійність полягає у гнучкості, адаптаційній здатності, маневреності потоків газу та визначається через взаємозв'язок техніки, технології і функції управління газотранспортною системою з позицій системного підходу. Важливим критерієм ефективності функціонування газотранспортної системи є рівень енергомісткості продукції та послуг галузі. Вітчизняну газотранспортну систему характеризують енергозатратні технології.

Достатньо зазначити, що в структурі сукупних витрат газотранспортних компаній енергетичні витрати становлять 41,15 %. У структурі сукупних витрат газу під час його видобування, транспортування та споживання за експертними оцінками частка фугутивних витрат (витрат через різного роду нещільності) в газопровідних системах становить до 20 % [1]. Загальні обсяги витрат газу становлять 6 – 8 млрд. куб. м щорічно. Такий рівень витрат газу та енерговитрат на його транспортування у газотранспортних магістралях свідчать про наявність проблемних питань, пов'язаних з низьким технічним і технологічним рівнем їх експлуатації. Важливими і не менш актуальними питаннями слід вважати процеси вдосконалення системи управління газотранспортними потоками відповідно до потреб споживачів.

Покращення сервісу споживачів можливе завдяки диференціації у сфері розподілу та продажів газу, відкриттю центрів обслуговування з використанням показників (сервіс задоволення споживчого попиту, сервіс надання послуг промислового призначення, сервіс інформаційного обслуговування, сервіс кредитно-фінансового обслуговування) та критеріїв оцінки обслуговування споживачів (кількість, якість, час, ціна, надійність надання сервісу). Такі показники повинні стати структуроутворюючими при оціненні роботи газозабезпечуючих підприємств.

Специфічною галузевою особливістю є управління запасами та резервами газу в сховищах, що необхідні для забезпечення власних потреб галузі у частині вирівнювання добових і сезонних нерівномірностей споживання газу, надійності транзитних поставок газу та оптимального завантаження газотранспортної системи. У нових умовах господарювання такі питання повинні враховувати реальну ситуацію на міжнародних газових ринках.

Надійне функціонування системи газопостачання України з врахуванням її транзитного потенціалу не розв'язують повністю проблеми стабільного забезпечення України газом без диверсифікації джерел його постачання із зарубіжних країн. Стабільності імпорتنних поставок газу з Туркменістану, Казахстану, Узбекистану через Росію вимагає формування нової системи правових, організаційно-управлінських та фінансово-економічних важелів. Перш за все необхідно усунути можливість політичного й економічного тиску з боку контрагентів міжнародних ринків газу. Крім того, важливо використати конкуренцію між постачальниками газу в Україну. Висока вартість реалізації диверсифікаційних проектів надходження газу з Норвегії (через Польщу), Ірану (через Вірменію, Грузію, Росію або через Туреччину, Болгарію, Румунію), а також скрапленого газу з прикаспійських

країн вимагає пошуку шляхів її зниження. Одним із напрямів вирішення проблеми є формування відповідних міжнародних консорціумів.

За останні роки у зв'язку з недостатнім фінансуванням щорічних програм з реконструкції і технічного переоснащення газотранспортної системи її технічний стан викликає велике занепокоєння. З її загальної довжини уже відпрацювали свій амортизаційний термін майже 23 % газопроводів. Структура газопроводів з терміну експлуатації така: понад 33 роки – 23 %, від 33 до 10 років – 64 %, до 10 років – 13 %.

За даними прес-служби ДК “Укртрансгаз”, “Нафтогаз України” планує в 2011 р. інвестувати в реконструкцію газотранспортної системи 3,1 млрд. грн. Зокрема, в оновлення магістральних газопроводів та газорозподільних станцій буде інвестовано 1,22 млрд. грн., в реконструкцію компресорних станцій - близько 1,5 млрд. грн., на облаштування підземних сховищ газу - понад 200 млн. грн.

Програма капітального будівництва “Укртрансгазу” на 2011 р. включає реконструкцію компресорних станцій “Більче-Волиця”, “Бердичів”, “Яготин”, “Ромни”, “Ананьїв”, “Олександрівка”, “Зіньків”, “Задніпровська”, “Кіровоградська”, “Південнобузька”. Також планується реконструювати цех на КС “Хвиля” для роботи спільно з КС “Новопсков” газопроводу “Союз”.

З кожним роком газотранспортна система України старіє і, безумовно, має потребу в збільшенні фінансування робіт з її реконструкції та капітального ремонту.

У перспективі газотранспортна система Укртрансгазу повинна забезпечити збільшення транзитних поставок газу в країни Центральної і Західної Європи, де в найближчому майбутньому прогнозується зростання попиту на “блакитне паливо”. Так, за даними газового центру комітету зі стабільної енергетики Європейської економічної комісії ООН, у 2010 р. найбільшими споживачами газу в Європі стали Польща, Румунія, Чехія, Угорщина і Словаччина. А це лише кілька з 19 європейських країн, куди газ надходить українськими газовими магістралями. Отже, в перспективі зовнішньоторговельні доходи України можуть значно зрости саме завдяки трубопровідному транспорту. Це цілком реально при запобіганні будівництву обхідних газопроводів, а також модернізації та нарощуванні наявних потужностей. Для здійснення двох останніх процесів потрібен іноземний партнер, оскільки сьогодні Україна не спроможна самостійно фінансувати удосконалення газотранспортної системи [3].

Такі нафтогазові компанії, як “JKX Oil & Gas”, “British Petroleum Company”, “Royal Dutch/Shell Group” планують вкладання інвестицій у нафтогазовий комплекс у розмірі відповідно \$35 млн., \$1,5 млн., \$1,5 млрд. Проте для проникнення на ринок газу для іноземних інвесторів існують вхідні бар'єри, де основними є: високий рівень капіталомісткості, складність доступу до газотранспортних мереж, політичні та економічні фактори. Крім того, в Україні не створено механізму захисту іноземних інвестицій, який би відповідав міжнародним правовим нормам. Недосконалість фінансової звітності газових компаній з точки зору міжнародних стандартів, неточна оцінка бази запасів компанії, низька ймовірність повернення боргу також перешкоджають іноземному інвестуванню.

На наш погляд, визначення виконавчою і законодавчою владою єдиної відповідальної юридичної особи для надання їй права на володіння та користування майном стратегічного значення у газотранспортній системі України здатне піднести інвестиційну привабливість її об'єктів, підвищити ефективність управління ними і зміцнити позиції нашої країни на переговорах з потенційними іноземними інвесторами.

Важливою складовою стратегічного розвитку української газотранспортної системи залишається визначення шляхів співробітництва з іноземними інвесторами та ефективної форми управління її активами. При розв'язанні цього завдання вважаємо за актуальне виходити з наступних варіантів (рис. 1).

Як показує аналіз світового досвіду, передання у концесію на тривалий термін спільного майна підприємства, пов'язаного з роботою газотранспортної системи, хоча б приблизно таких масштабів, як в Україні, фактично ніде не практикується. До того ж, історично склалося, що концесійні підприємства мають “колоніальне” забарвлення. Концесіонери перетворюються на “автономні незалежні держави”, нав'язуючи свою політику державі-концесорові.

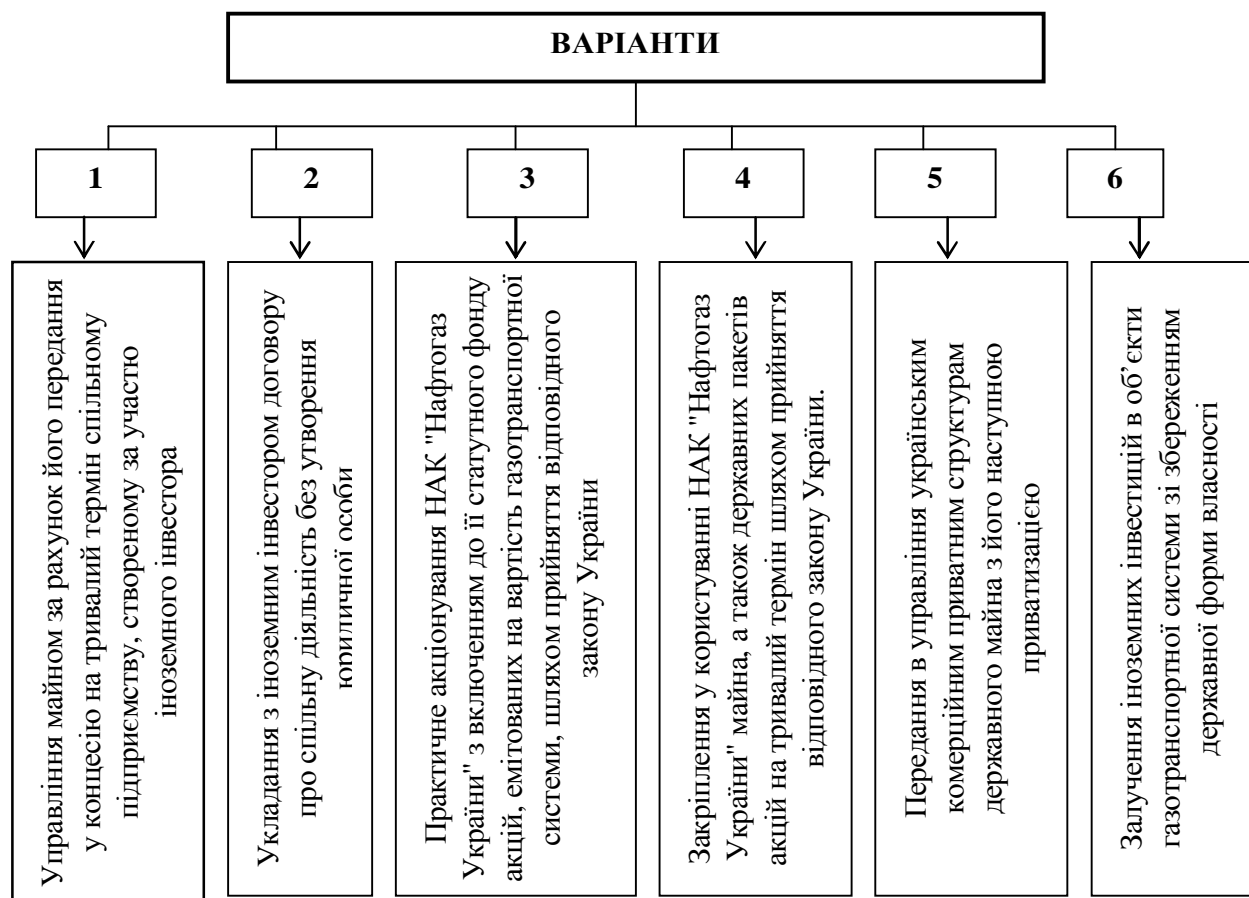


Рис. 1. Варіанти визначення шляхів співробітництва з іноземними інвесторами [2; 9]

Досить згадати нафтові концесії на Близькому Сході. Концесіонер-інвестор може погодитися на концесію тільки при створенні для нього економічних умов значно кращих від існуючих (і в тому числі таких, як вільне вивезення капіталу за межі України). Саме у варіанті (1) реформування вітчизняної газотранспортної системи функція держави як власника виявляється неефективною. Так, одна з пропозицій компанії "Shell" передбачала отримання у концесію газотранспортну систему України і здійснення інвестицій у неї через офшорне спільне підприємство, де б наша держава не мала права інвестиційного та експлуатаційного контролю. Реалізація такого варіанта могла б спричинити тільки відплив капіталів з України, недоодержання бюджетом значних обсягів податкових платежів і посилення залежності від іноземного інвестора. Невигідні пропозиції "Shell" змусили український уряд відкинути їх. Проте досвід бельгійської компанії "Tractebel", котра отримала на умовах концесії газопровід у Казахстані, показує, що за відсутності альтернативних варіантів концесійної угоди є доволі реальними для високорентабельних проектів зі збільшенням обсягу транзиту газу, які потребують значних обсягів початкового капіталу [6].

Варіант (2) реформування газотранспортної мережі України – укладання з іноземним інвестором угоди про спільну діяльність – є чистою формою створення спільного підприємства без статусу юридичної особи. При цьому не створюється і спеціально не реєструється новий суб'єкт оподаткування. Загалом така угода дає змогу розподіляти між країнами витрати на проектування і проведення експертизи, але не торкається розподілу доходів між партнерами спільного підприємства. Дохід розподіляється залежно від участі кожного з цих партнерів, потім включається до їх сукупних доходів, котрі й оподатковуються. Нерідко основою промислового співробітництва є ліцензійні угоди, маркетинг, інжиніринг, інноваційну діяльність тощо. При реалізації проекту в газотранспортній галузі можна запропонувати кілька альтернативних видів угод про спільну діяльність:

а) угода про спільну діяльність на основі надання технічної допомоги з модернізації українських магістральних газопроводів (між іноземним інвестором і НАК "Нафтогаз України");

б) угода про спільний розподіл витрат на реалізацію проекту (між іноземним інвестором і НАК "Нафтогаз України");

в) міжнародна угода про спільну діяльність з урядовим органом (між іноземним інвестором і Мінпаливенерго України).

В усіх цих випадках для збереження Україною контролю над українськими магістральними трубопроводами передбачається тільки технічне співробітництво, а передання прав на управління ними інвесторові виключається. Цілями такого співробітництва є технічна модернізація вітчизняної газотранспортної системи, впровадження енерго- і ресурсозберігаючого устаткування, підвищення точності обліку газу тощо.

Для реалізації майбутніх планів акціонування найперспективнішими є два перших види угод про спільну діяльність, оскільки співробітництво з іноземним інвестором може бути продовжене вже в рамках спільного підприємства, яке стане юридичною особою. Згідно з умовами другого виду угод іноземний інвестор може брати участь у розподілі витрат, не тільки пов'язаних з капіталовкладеннями, а й інших, котрі відносяться на собівартість. Третій вид угод може бути використаний урядом при нестачі національного капіталу в такій високоприбутковій галузі, як транзит газу. Він застосовується саме для стратегічних галузей і може передувати варіантові (4) реформування газотранспортної системи України. Якщо буде прийнято рішення про неможливість приватизації її об'єктів, то третій вид угод може бути застосований до об'єкта державної форми власності, тобто до варіанта (6) реформування цієї системи.

Варіант (3) реформування вітчизняної газотранспортної мережі – практичне акціонування НАК "Нафтогаз України", з включенням до її статутного фонду акцій, емітованих на вартість газотранспортної системи, – є, на нашу думку, ефективнішим порівняно з попередніми, оскільки допускає створення приватного власника, що, в свою чергу, вимагає відповідних змін в українському законодавстві. При здійсненні варіанта (4) реформування газотранспортної системи України (одночасних акціонування і приватизації її майна), на думку фахівців НАК "Нафтогаз України", з метою збереження впливових підойм державного управління необхідно закріпити у власності держави пакет акцій, не менший від 50 % + 1 акція, терміном на 10 років. Такий напрям розвитку вимагає реєстрації акцій НАК "Нафтогаз України" і прийняття відповідних законів про приватизацію. Решта акцій поступово продається державою на конкурсній основі, а виручені гроші направляються на погашення заборгованості перед ПАТ "Газпром" і на реалізацію проектів щодо розвитку вітчизняної газотранспортної системи. Включення "Газпрому" до числа акціонерів не тільки дасть змогу вирішити проблему боргів і поліпшити двосторонні відносини з Росією, а й сприятиме узгодженню інтересів обох сторін у питаннях транзиту та поставок газу. У цьому випадку російській стороні вже буде важко пред'являти претензії з відомих проблем, оскільки "Газпром" входить до складу співвласників газотранспортної системи України і впливати на всі рішення щодо неї через засоби корпоративного управління. При реалізації варіанта (3) реформування цієї системи серед акціонерів бажано могла б бути присутність компанії "Shell International Gas Ltd." (підрозділу "Royal Dutch/Shell"): захищаючи власні інтереси в українському газотранспортному проекті, вона б позитивно вплинула на "Газпром". Прикладами подібного співробітництва є німецька "Ruhrgas" і англійська "British Gas". Так, у газопроводі "TENP" (Німеччина) компанії "Ruhrgas" належить 51% акцій, а компанії "SNAM" – 49%. "British Gas" володіє 40% акцій газопроводу "Interconnector" (Великобританія), по 10% їх мають "BP Amoco", "Сopoco", "ELF" і "Газпром", по 5% – "Distrigas" і "National". Отже, акціонування дасть змогу не тільки прискорити вирішення проблеми українських боргів перед ПАТ "Газпром" за спожитий природний газ, але й залучити іноземні інвестиції для підвищення надійності роботи вітчизняної газотранспортної системи, а також її модернізації та розвитку. Такий варіант реформування газотранспортної мережі України дає можливість створити СП, де партнерами стануть НАК "Нафтогаз України", ПАТ "Газпром" і "Royal Dutch/Shell".

Як свідчить зарубіжний досвід, при виборі найоптимальнішого варіанта роботи з інвестором з експлуатації газотранспортної системи необхідно передбачити можливість реалізації низки найважливіших заходів (табл. 1). Дуже сумнівно, що, отримавши повний контроль над газотранспортною системою, теоретичного інвестора турбуватимуть питання диверсифікації джерел надходження газу в Україну, відкриття ринку газу тощо.

Міжнародна практика показує, що найперспективнішим варіантом залучення інвесторів є приватизація газотранспортної системи, а найвагоміші аргументи – виконання вимог ЄС до країн-претендентів і надходження до бюджету значних сум [2].

Варіант (5) реформування українського нафтогазового комплексу в цілому і вітчизняної газотранспортної системи зокрема урядовці пропонують здійснити за рахунок передання в управління українським приватним структурам державного майна з його наступною приватизацією. Це певною мірою нагадує акціонування, але вимагає залучення до приватизації комерційних структур з тим, щоб узгодити інтереси держави і бізнесу. Поділ газотранспортної мережі України на окремі частини може спричинити дезорганізацію її функціонування.

За транспортування газу відповідатиме місцева влада, з'являться нові посередники. З огляду на це викликають сумніви майбутні надійність і узгодженість дій "володарів" вітчизняної магістральної газотранспортної системи. Ситуація, коли окремі ділянки газотранспортної системи стануть фізично

ізолюваними, мало зацікавить іноземного інвестора, оскільки після можливої приватизації він матиме справу не з однією великою, а з багатьма меншими структурами різних форм власності.

Таблиця 1

**Аналіз можливості реалізації найважливіших загальнодержавних заходів
(у т. ч. з підвищення ефективності роботи української газотранспортної системи)
залежно від вибору варіанта участі зарубіжних інвесторів**

Можливі варіанти	Можливість їх реалізації		
	Передача газотранспортної системи в управління на 5 –7 років “Газпрому”	Передача газотранспортної системи у концесію “Газпрому”	Приватизація газотранспортної системи, “Газпром” + західний інвестор
Повернення боргів Росії за газ	Низька	Низька	Висока
Інвестування у технічне переоснащення та модернізацію газотранспортної системи	Низька	Середня	Висока
Інвестування у розширення газотранспортної системи	Низька	Середня	Висока
Підвищення ефективності менеджменту + “ноу-хау”	Середня	Середня	Висока
Реалізація директив ЄС у газовій сфері	Низька	Низька	Висока
Відмова від будівництва обхідних газопроводів	Низька	Середня	Висока
Реалізація диверсифікаційних проектів	Низька	Низька	Середня
Зберігання прийняттого рівня тарифів на транспортування газу	Низька	Середня	Середня
Загальне підвищення ефективності роботи газотранспортної системи	Низька	Середня	Висока

Джерело: таблиця складена на основі опрацювання автором даних [2].

Варіант (6) реформування української газотранспортної системи передбачає збереження її об'єктів у державній власності. Незважаючи на те, що державне управління в Україні неефективне, у світі практика функціонування подібних державних монополістичних енергетичних структур існує. Типовими прикладами щодо цього є “Газ де Франс” у Франції, “Донг” у Данії, “Ruhrigas” у Німеччині, “Ваттенфол Натур газ” у Швеції, “Ніок” в Ірані і “Пемекс” у Мексиці. Як правило, в умовах політичної нестабільності залучення іноземних інвестицій у державні компанії пов'язане з високими ризиками (націоналізації, експропріації та ін.). Світовий досвід показує, що найчастіше іноземні інвестори створювали СП з державою на концесійних умовах (див. варіант (1)) і найрідше - на паритетних засадах. Обидва цих варіанти активно практикувалися у країнах Близького Сходу до середини 60-х років ХХ ст. Але з огляду на високу прибутковість нафтогазової галузі сьогодні держави віддають перевагу самостійному господарюванню у даній сфері.

Порівняння різних шляхів реформування газотранспортної системи показує, що акціонування є найсучаснішою і найефективнішою формою управління і найвигіднішим для України. Проблема ліквідації державної монополії не нова. Вона виникла 10 – 20 років тому на Заході. Так, у 1986 р. було приватизовано державну компанію “British Gas”, а у 1995 р. – “British Energy”. Тому варіант практичного акціонування НАК “Нафтогаз України” з включенням до її статутного фонду акцій, емітованих на вартість газотранспортної системи, шляхом прийняття відповідного закону України може стати базовим при реформуванні вітчизняної газотранспортної системи [4].

Висновки з даного дослідження. Для стабілізації та поліпшення стану справ у газотранспортній сфері необхідне формування основних напрямів підвищення ефективності її функціонування. До таких напрямів належать:

- поліпшення інвестиційного клімату, забезпечення захисту капіталів та прозорість механізму приватизації, створення системи страхування інвестиційних ризиків;
- гармонізація законодавчої бази, системи стандартів України та європейських держав;
- зниження податкового тиску, спрощення системи оподаткування;
- створення рівноправних конкурентних умов для всіх суб'єктів економічної діяльності та недискримінаційний захист вітчизняного виробника;
- вироблення і впровадження механізмів, котрі припинили б зростання і забезпечили ліквідність взаємної заборгованості між підприємствами України;
- формування стійких відносин з країнами-інвесторами (з метою розширення фінансування українських енергопроектів з боку МВФ, МБ, ЄБРР та інших організацій) і постачальника сучасного обладнання та технологій;

- розвиток співпраці з країнами Європейського Союзу в галузі підвищення енергоефективності, енергоозброєності, виконання вимог у сфері екології з метою залучення капіталу та технологій європейських країн;
- підвищення ефективності співпраці з країнами-донорами з метою виконання досягнутих угод щодо впровадження ринкових умов господарювання в газовій галузі, зменшення впливу держави на діяльність газових підприємств, лібералізації ринку газу, формування привабливого інвестиційного клімату, створення стратегічних резервів газу тощо;
- з країнами СНД (Казахстан, Туркменістан, Росія), Польщею, країнами Балтії та ін. З метою формування транзитних транспортних коридорів;
- розвиток співробітництва з Туреччиною, Китаєм, Пакистаном, Індією, В'єтнамом та іншими країнами як потенційними отримувачами українських технологій, будівельно-монтажних та конструкторських робіт у газовій сфері, газового обладнання, інжинірингово-консалтингових послуг.

Література

1. Бордюков А. Метод полного объема измерения утечек природного газа / А. Бордюков // Газовая промышленность. – № 3. – 1997. С. 182.
2. Діак І. Бюджетні пріоритети нафтогазового комплексу / І. Діак // Голос України. – №24. – 2002. - С. 4.
3. Єрьоменко А. По трубі – в Європу / А. Єрьоменко // Дзеркало тижня. - №10 . -2009. – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki>.
4. Рубан А. Економічні аспекти реформування газотранспортної системи України за участю іноземних інвесторів / А. Рубан // Економіка України. - №2. – 2001. –С. 96
5. Тищенко Ю. Український незалежний центр політичних досліджень газотранспортної системи як "великий національний актив ": шлях до приватизації / Ю. Тищенко // Економічні реформи. – №24/272. – 2002. - С. 17.
6. Шандрівська О. Управління газотранспортними компаніями на засадах маркетингу та логістики: дис. канд. екон. наук.: 08.06.02 / О. Є. Шандрівська. - Львів., 2002. – 193 с.
7. Режим доступу: <http://www.gazukraine.com>.ua
8. Режим доступу: <http://www.naftogaz.com>.ua
9. Режим доступу: <http://www.uaenergy.com.ua>

УДК 332.3

Тихенко Р.В.,
к.е.н., доцент кафедри управління земельними ресурсами
Національний університет біоресурсів і природокористування України

ЗЕМЛЕУСТРІЙ В УМОВАХ ПАРЦЕЛЯЦІЇ ЗЕМЕЛЬ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

Постановка проблеми. Важливою науковою й соціально-економічною проблемою у сучасних умовах є забезпечення раціонального використання та охорони природних ресурсів, передусім земель, як базисного компонента довкілля. Розв'язання проблеми раціонального землекористування останніми роками значно ускладнилося у результаті проведення земельної реформи, коли суттєво змінилися принципові засади системи земельних відносин; розширилось і якісно змінилось коло їхніх суб'єктів, значною мірою розширилися їхні права. За час реформування перерозподілено великі площі земель та як наслідок приватизації була здійснена парцеляція сільськогосподарського землекористування шляхом виділенням у натурі (на місцевості) земельних ділянок власникам земельних часток (паїв).

У сучасних умовах проблема раціонального використання та охорони земель, як правило, безпосередньо пов'язана із належністю земель до тієї чи іншої форми власності. Прискорені темпи економічних перетворень і недосконале правове регулювання земельних відносин стають причиною неспроможності землевласників та землекористувачів належним чином дотримуватися норм раціонального природокористування й забезпечувати виконання заходів щодо збереження і відтворення земельних ресурсів.