

DOI 10.31558/2307-2318.2021.1.19

УДК 347.763:339.13 (477+4)

JEL: N7, R41, P45

*Хаджинов І. В.,*

д-р екон. н., професор, проректор з наукової роботи, професор кафедри міжнародних економічних відносин,

Донецький національний університет імені Василя Стуса

orcid.org/0000-0003-3909-3171

i.khadzhynov@donnu.edu.ua

## УКРАЇНА НА ЄВРОПЕЙСЬКОМУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

У роботі досліджено питання експортного потенціалу України в рамках торговельно-економічних відносин з країнами ЄС. Наразі Європейський Союз виступає ключовим партнером у торговельно-економічних відносинах України. Для нашої держави – це шлях модернізації економіки, подолання технологічної відсталості, залучення іноземних інвестицій і новітніх технологій. В роботі досліджене актуальне для нашої держави питання транзитного постачання газу до країн ЄС.

Основним науковим результатом дослідження є висвітлення проблем та перспектив розвитку співробітництва між Україною та країнами ЄС в цілому та торговельно-економічних, фінансових та енергетичних відносин зокрема в умовах поглиблення українсько-європейських відносин та їх стратегічного вектору на довгострокову перспективу.

Угода про асоціацію для українських підприємців лише розширює можливості, а не ліквідує бар'єри для вільного руху товарів, послуг та капіталу. До певної міри вона дуже асиметрична, оскільки європейські підприємства автоматично отримали доступ до українського ринку, натомість українські компанії мають пройти досить затратний і тривалий шлях модернізації і адаптації, щоб мати можливість вийти на єдиний європейський ринок.

**Ключові слова:** експортний потенціал, євроінтеграція, торговельно-економічні відносини, транзитне постачання газу.

2 Рис., 9 Літ.

**Постановка проблеми.** Тривалий час Україна надавала пріоритет економічному співробітництву в рамках СНД. Однак загострення стосунків з Російською Федерацією, що пов'язано з посяганням на суверенітет нашої держави, веденням збройного конфлікту на сході України та анексією Криму призвело до переорієнтації зовнішньоекономічної діяльності України та поглибленням стосунків з європейським Союзом. Таким чином, на сьогодні євроінтеграція офіційно проголошена ключовим пріоритетом зовнішньої політики України. Для нашої держави – це шлях модернізації економіки, подолання технологічної відсталості, залучення іноземних інвестицій і новітніх технологій. Наразі Європейський Союз виступає ключовим партнером у торговельно-економічних відносинах України. Актуальність дослідження зумовлена поглибленням українсько-європейських відносин та їх стратегічним вектором на довгострокову перспективу.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Дослідженню окремих аспектів і особливостей торговельно-економічних відносин України та ЄС приділяли велику увагу

багато зарубіжних і вітчизняних науковців, зокрема Д. Лавникевича [1], В. Обуха [2], В. Сердюка, С. Франишиної, Н. Дишкант [3] та А. Степанової [4] та інші. Незважаючи на значну кількість публікацій стосовно обраної тематики, науковцями недостатньо опрацьовані питання дослідження особливостей зовнішньоторговельних відносин України з ЄС у контексті ратифікації двосторонньої Угоди про асоціацію, а також все ще потребують ґрунтовного дослідження ефекти для зовнішньої торгівлі України та ЄС, що становить значний науковий інтерес.

**Метою даного дослідження** є поглиблений аналіз експортного потенціалу України в рамках торговельно-економічних відносин з країнами ЄС, висвітлення проблем та перспектив розвитку транзитного постачання газу до країн ЄС зокрема.

**Виклад основного матеріалу.** Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки. У 2019 році на транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність припадало близько 6,4% ВВП і 6% загальної кількості зайнятого населення. На сьогодні транспортна галузь задовольняє основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, однак якісні показники свідчать, що сучасний стан транспортної галузі України не відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу [26].

Положення щодо транспорту в Угоді про асоціацію між Україною та ЄС передбачені у Розділі V «Економічне та галузеве співробітництво» (Глава 7 «Транспорт»). Головним чином, у контексті співробітництва в транспортній сфері, яке охоплює розвиток сталої національної транспортної політики, розвиток галузевих стратегій щодо автомобільного, залізничного, річкового, морського та авіаційного транспорту, а також інтермодальність.

Цілі впровадження транспортної складової Угоди про асоціацію [5]:

- забезпечення сумісності транспортних систем шляхом імплементації директив і технічних регламентів ЄС;
- усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, модернізація інфраструктури, технічного обладнання, транспортних парків (зокрема громадського транспорту);
- інфраструктурна інтеграція через адаптацію законодавства у сферах автомобільного, залізничного, морського, річкового транспорту, безпеки та інфраструктури;
- формування спільного авіаційного простору шляхом укладення та імплементації відповідної угоди, виконання та розвиток двосторонніх угод про повітряне сполучення між Україною та державами-членами ЄС.

Стан виконання транспортної складової Угоди про асоціацію [5]:

- Автомобільний транспорт. Серед основних досягнень сфери – введення габаритно-вагового контролю на автошляхах. Законодавство щодо врегулювання послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актами ЄС так і не було прийнято.
- Авіаційний транспорт. Угода про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС була парафована ще у 2013 році, проте у зв'язку з її не підписанням гальмується приведення законодавства України до вимог відповідних нормативно-правових актів ЄС у цій сфері. Розроблений проєкт Авіаційної транспортної стратегії України так і не був прийнятий.
- Морський транспорт. Схвалено Стратегію імплементації положень директив та регламентів ЄС у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту і план заходів. Утворено Державну службу морського та річкового транспорту України. Було зроблено низку кроків для наближення

законодавства в контексті технічних та експлуатаційних вимог, зокрема щодо безпеки.

- Залізничний транспорт. Комплексний закон про залізничний транспорт України був розроблений, проте так і не прийнятий. В АТ «Укрзалізниця» триває робота щодо формування нової бізнес-моделі розвитку товариства та визначення ключових пріоритетів щодо внутрішніх трансформацій. Проект Плану дій з Корпоративного управління АТ «Укрзалізниця» схвалений на засіданні КМУ. Триває опрацювання Політики державної власності щодо АТ «Укрзалізниця» та Стратегії Товариства до 2023 року.

Газотранспортна система України є однією з найпотужніших в Європі. Пропускна здатність на вході складає близько 304 мільярдів кубометрів, на виході – 178,5 мільярдів кубометрів, в тому числі в європейські країни і Туреччину – 146 мільярдів кубометрів. Основною складовою газотранспортної системи України є мережа магістральних газопроводів та газопроводів-відгалужень, що є єдиним технологічним комплексом, який працює в безперервному режимі. Загальна довжина газопроводів, які експлуатує група Нафтогаз, становить більше 38 тисяч кілометрів [6].

У 2019 році частка російського газу в газовому імпорті ЄС становила близько 42,5%, лівова частка якого надходить транзитом через територію України. Висока залежність від російського газу дає можливість Росії впливати на економічне та політичне становище європейських держав. Динаміка споживання природного газу в Україні за останні 10 років свідчить про щорічне зменшення використання цього виду палива (рис. 1).

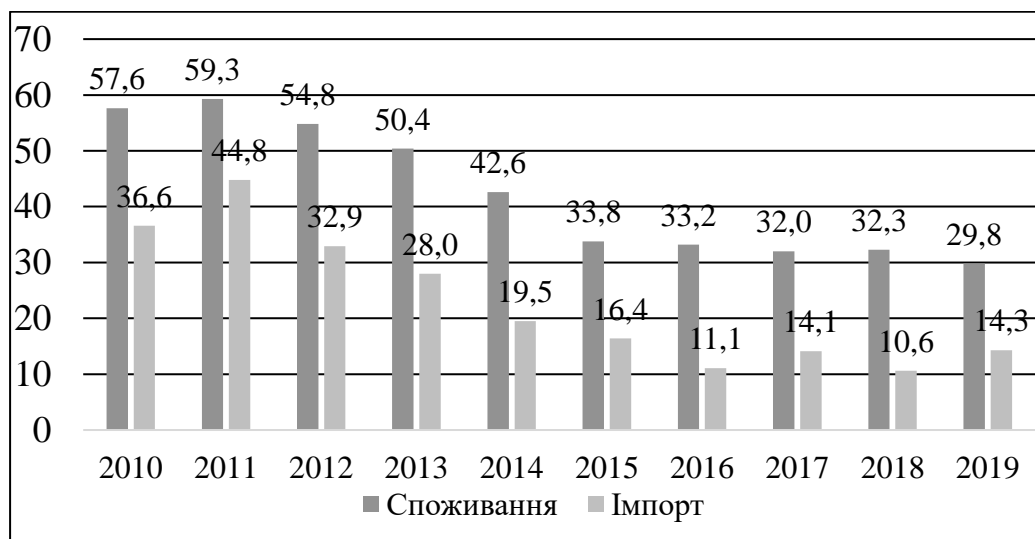


Рисунок 1 – Обсяги споживання й імпорту природного газу в Україну за 2010-2019 рр., млрд. кубометрів

Джерело: побудовано автором на основі [6]

Майже половина необхідного обсягу природного газу покривається за рахунок власного видобутку, який щороку зростає. Відтак, за останні 5 років видобуток власного газу збільшився з 19,9 мільярдів кубометрів у 2015 році до 20,7 мільярдів кубометрів у 2019 році. Відповідно дефіцит палива компенсується за рахунок імпорту з ЄС. Наприклад, у 2019 році Україна імпортувала 14,3 мільярдів кубометрів, що становить 48% від загального споживаного газу цього року.

Закупаючи російський газ по реверсу з ЄС, Україна стимулює розвиток транзиту. Адже купуючи газ в європейських компаній, наша держава безпосередньо впливає на обсяг

імпорту російського газу, який буде проходити транзитом через газотранспортну систему України. Таким чином, у 2017 році транзит газу через Україну сягнув рекордного з 2011 року обсягу, а саме 93,5 мільярдів кубометрів, що на 12% більше, ніж за попередній рік. Однак у 2018-2019 роках обсяг транзиту зменшився і становить 86,8 мільярдів кубометрів і 89,6 мільярдів кубометрів відповідно (рис. 2).

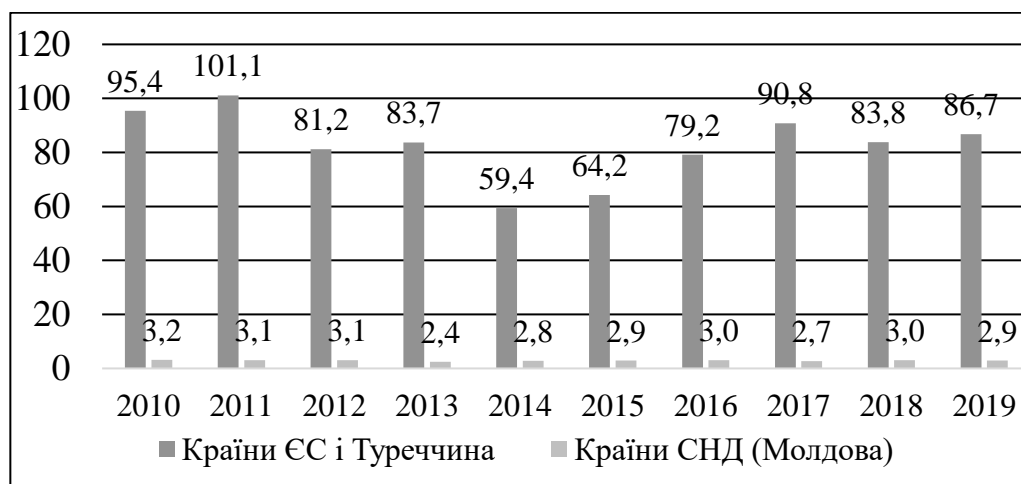


Рисунок 2 – Обсяги транзиту природного газу через територію України за 2010-2019 рр., млрд. кубометрів

Джерело: побудовано автором на основі [6]

Основною причиною зростання транзиту у 2017 році було підвищення попиту на природний газ в Європі, особливо в перші місяці 2017 року і влітку через нетипову спеку та низьке виробництво електроенергії на європейських ГЕС. За даними Європейської комісії у 2017 році розподіл обсягів транзиту газу на ринок ЄС був таким: Україна – 44%, Північний потік – 30% та Білорусь – 24%. Зменшення транзиту газу до ЄС в 2018-2019 роках обумовлюється запуском нових газопроводів, які оминають територію України. Прогнозується, що обсяг транзиту буде надалі скорочуватись, оскільки з початку 2020 року через газотранспортну систему України транзит газу становив 6,5 мільярдів кубометрів, що на 53% менше у порівнянні з аналогічним періодом попереднього року [6].

Дохід України від транзиту газу щороку складає близько 3 мільярдів доларів США. Таким чином, від кожного мільярда кубометрів природного газу, який доставляється транзитом, Україна в середньому отримує 32 мільйони доларів США. Тому відкриття нових шляхів поставок природного газу до країн ЄС суттєво знизить дохід України. Наприклад, запуск Трансанатолійського газопроводу (TANAP) дозволить знизити залежність європейських держав від поставок природного газу з Російської Федерації. Однак даний газопровід прокладений в обхід території України, він постачатиме газ з родовищ Каспійського регіону через Грузію до Туреччини і країн Європи. Пропускна спроможність першої нитки трубопроводу TANAP складе 16 мільярдів кубометрів газу в рік. З них приблизно 6 мільярдів кубометрів буде забирати Туреччина, решта піде в Європу. Таким чином, транзит газу через Україну знизиться на 10 мільярдів кубометрів в рік, що становить близько 320 мільйонів доларів США. Влітку 2018 року відбувся запуск першої частини газопроводу TANAP до Туреччини, планується, що вже до кінця 2020 року газ буде транспортуватись до країн Європи [1].

Крім TANAP планується запуск російського проекту «Турецький потік», який має дві нитки пропускною спроможністю по 15,75 мільярдів кубометрів газу на рік. Перша

нитка, створена для транспортування газу до Туреччини, введена в експлуатацію з січня 2020 року. Друга нитка газопроводу прокладена до країн Південної та Південно-Східної Європи і може бути введена в експлуатацію наприкінці 2020 року. Поставки газу до Болгарії й Угорщини через «Турецький потік» дозволять відмовитись від транзиту через територію України. За словами експертів транзит скоротиться приблизно на 15 мільярдів кубометрів в рік, що становить близько 480 мільйонів доларів США [7].

Однак втрати України від транспортування газу збільшаться, коли відбудеться запуск ще одного російського газопроводу до країн Європи «Північний потік-2», який матиме потужність до 55 мільярдів кубометрів газу на рік. Разом російські газопроводи «Турецький потік» і «Північний потік-2» можуть транспортувати до 86,5 мільярдів кубометрів газу на рік, а це приблизно весь обсяг транзиту, який наразі проходить через газотранспортну систему України. Хоча наприкінці 2019 року уряд США запровадив санкції щодо вищеназваних російських газопроводів заради забезпечення «європейської енергетичної безпеки», проте російська сторона очікує продовження будівництва і подальшого запуску цих проектів.

З 2020 року набув чинності новий п'ятирічний договір про організацію транзиту між «Нафтогазом» та «Газпромом». За цим договором мінімальні обсяги транзиту газу через територію України у 2020 році складають 65 мільярдів кубометрів, у 2021-2024 роках – 40 мільярдів кубометрів. Тобто в сумі 225 мільярдів кубометрів, що становить близько 7,2 мільярдів доларів США за 5 років. Однак якщо США продовжить санкції щодо російських газопроводів, то через територію України буде транспортуватись більше газу, ніж мінімальні обсяги, а це додаткові доходи за вищими тарифами [7].

Таким чином, через рік на півдні Європи може утворитись надлишок пропозиції природного газу, оскільки буде запущено одразу кілька проектів. В такому разі сформується нова європейська «газова карта». Проте зменшення обсягів поставок російського газу до ЄС призведе до нестачі палива для нашої держави. Адже Україна не зможе компенсувати власний дефіцит природного газу через поставки зі Словаччини, де російський газ юридично перетворюється на європейський, а далі надходить до України. Тому необхідно шукати додаткові джерела газопостачання.

Європейські країни раніше, ніж Україна, зіткнулися з необхідністю диверсифікувати джерела газових поставок. Газопроводи Словаччини, Польщі, Угорщини, Румунії, Болгарії ще до недавнього часу були побудовані так, що по них міг надходити газ тільки з Росії. Впродовж декількох років ці країни на практиці застосували відхід від монополії «Газпрому» шляхом будівництва міждержавних газопроводів-перемичок – інтерконнекторів, що передбачено низкою документів Євросоюзу, зокрема третьою газовою директивою. Наявність інтерконнекторів дає можливість підвищити безпеку газових поставок, у тому числі й завдяки закупівлі газу на «спотовому» ринку (газових «хабах»). Інтерконнектори покликані пов'язати абсолютно всі європейські газові об'єкти і перекачувати необхідну кількість газу з будь-якої точки в будь-якому напрямку [8].

Залежність країн Європейського Союзу від імпорту та газової політики Російської Федерації підштовхнуло ЄС до перегляду енергетичної політики та створення амбітного проекту Енергетичного союзу ЄС. Вдосконалення наявної енергетичної інфраструктури зумовлює як поглиблення співпраці між країнами всередині об'єднання, так і обмін досвідом та інтеграцію світових енергетичних ринків.

Ринок газу ЄС характеризується умовно об'єднаними ринками 27 країн-членів угруповання, що розділені на зони, в кожній з яких створено мережеві хаби для спрощення процедур купівлі газу та його поставок. Актуальна політика Європейського Союзу спрямована на диверсифікацію джерел газопостачання, розроблення необхідної



інфраструктури та законодавчої підтримки для цього. Особлива роль на ринку газу відводиться російським компаніям-постачальникам газу, в основному підпорядкованим «Газпрому», що пояснюється необхідністю в імпорті сировини з Російської Федерації. План створення Енергетичного союзу ЄС, спрямований на здобуття енергонезалежності, передбачає максимальну інтеграцію ринків газу країн-членів, уніфікацію норм і стандартів, а також розширення і покращення інфраструктури [9].

Згідно з офіційними заявами, включення до Енергетичного союзу ринків країн, що не входять до ЄС, не передбачається. Тобто Україна може розраховувати винятково на опосередковану участь у проектах щодо модернізації ринку газу ЄС, які входять у зону її інтересів. Взагалі співробітництво ЄС та України у цій сфері досить неоднозначне, оскільки з огляду на такі заяви ЄС все одно розглядає український ринок газу як перспективне доповнення власного ринку (зокрема, щодо використання підземних сховищ газу та можливості створення газо-енергетичного хабу на території України).

Залежність країн Європейського Союзу від імпорту та газової політики Російської Федерації підштовхнуло ЄС до перегляду енергетичної політики та створення амбітного проекту Енергетичного союзу ЄС. ЄС розглядає український ринок газу як перспективне доповнення власного ринку (зокрема, щодо використання підземних сховищ газу та можливості створення газо-енергетичного хабу на території України). Умови повинні бути фінансово вигідні ЄС і не суперечити національним інтересам України. Залучення європейських компаній до використання підземних газових сховищ України надасть можливість нашій державі стати частиною газової інфраструктури Європи.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Лавникевич Д. Новая «газовая карта» Европы. Сколько Украина может потерять из-за TANAP. **Dsnews**. 2018. URL: <http://www.dsnews.ua/economics/prisosatsya-k-novoy-trube-smozhet-li-ukraina-podpityvatsya-13062018220000> (дата звернення: 06.11.2020).
2. Обух В. «Газовий» старт-2020: новий контракт, європейські правила і... вищі ціни. Укрінформ. 2020. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2849463-gazovij-start2020-novij-kontraktevropeski-pravi-la-i-visi-cini.html>.
3. Сердюк В., Франишина С., Дишкант Н. Напрямки диверсифікації енергозабезпечення економіки України в контексті світових тенденцій. *Вісник Вінницького політехнічного інституту*. 2017. № 2. С. 32–38.
4. Степанова А. Диверсифікація енергетичної залежності України. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка*. 2015. Вип. 7. С. 69–73.
5. Андрусевич Н. Транспортна складова Угоди про асоціацію: стан виконання і перспективи. «Громадська синергія». 2019. URL: [https://www.civic-synergy.org.ua/wp-content/uploads/2020/03/Web\\_Dopovid\\_Transportna\\_2020.pdf](https://www.civic-synergy.org.ua/wp-content/uploads/2020/03/Web_Dopovid_Transportna_2020.pdf)
6. NAFTOGAZ-EUROPE. URL: <https://naftogaz-europe.com> (дата звернення: 06.11.2020).
7. Шкурат М., Короленко В. Диверсифікація джерел газопостачання як аспект енергетичної безпеки України. *Галицький економічний вісник*. 2020. Том 64. № 3. С. 217–224.
8. Запужляк І. Б. Сучасний стан та проблеми розвитку газотранспортної системи України в контексті євроінтеграційних процесів. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2017. №3. С. 47–52.
9. Мирошніченко А. С. Створення енергетичного союзу ЄС: перспективи для ринку газу України. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2018. №29. С. 56–60.

## REFERENCES

1. Lavnykevych D. Novaia "gazovaia karta" Evropy. Skolko Ukraina mozhete poteriati iz-za TANAP. Dsnews. 2018. URL: <http://www.dsnews.ua/economics/prisosatsya-k-novoy-trube-smozhet-li-ukrainapodpityvatsya-13062018220000>.
2. Obukh V. "Hazovyi" start-2020: novyi kontrakt, yevropeiski pravyla i... vyshchi tsyny. Ukrinform. 2020. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2849463-gazovij-start2020-novij-kontrakt-evropejskipravi-la-i-vi-si-cini.html>
3. Serdiuk V., Franyshyna S., Dyshkant N. Napriamky dyversyfikatsii enerhozabezpechennia ekonomiky Ukrainy v konteksti svitovykh tendentsii. *Visnyk Vinnytskoho politekhnichnoho instytutu*. 2017. №2. P. 32–38.
4. Stepanova A. Dyversyfikatsiia enerhetychnoi zalezhnosti Ukrainy. *Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu imeni Tarasa Shevchenka. Ekonomika*. 2015. No. 7. P. 69–73.
5. Andrushevych N. Transportna skladova Uhody pro asotsiatsiiu: stan vykonannia i perspektyvy. «Hromadska synerhiia». 2019. URL: [https://www.civic-synergy.org.ua/wp-content/uploads/2020/03/Web\\_Dopovid\\_Transportna\\_2020.pdf](https://www.civic-synergy.org.ua/wp-content/uploads/2020/03/Web_Dopovid_Transportna_2020.pdf)
6. NAFTOGAZ-EUROPE. URL: <https://naftogaz-europe.com> (reference date: 06.11.2020).
7. Shkurat M., Korolenko V. Dyversyfikatsiia dzherel hazopostachannia yak aspekt enerhetychnoi bezpeky Ukrainy. *Halytskyi ekonomichnyi visnyk*. 2020. Tom 64. № 3. P. 217-224.
8. Zapukhliak I. B. Suchasnyi stan ta problemy rozvytku hazotransportnoi systemy Ukrainy v konteksti yevrointehratsiinykh protsesiv. *Skhidna Yevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnia*. 2017. №3. P. 47-52.
9. Myroshnychenko A. S. Stvorennia enerhetychnoho soiuzu YeS: perspektyvy dlia rynku hazu Ukrainy. *Naukovyi visnyk Khersonskoho derzhavnoho universytetu*. 2018. №29. С. 56-60.

## УКРАИНА НА ЕВРОПЕЙСКОМ РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

В работе исследованы вопросы экспортного потенциала Украины в рамках торгово-экономических отношений со странами ЕС. В настоящее время Европейский Союз является ключевым партнером в торгово-экономических отношениях Украины. Для нашего государства это путь модернизации экономики, преодоления технологической отсталости, привлечения иностранных инвестиций и новейших технологий. В работе исследован актуальный для нашего государства вопрос транзитной поставки газа в страны ЕС.

Основным научным результатом исследования является освещение проблем и перспектив развития сотрудничества между Украиной и странами ЕС в целом и торгово-экономических, финансовых и энергетических отношений, в частности, в условиях углубления украинско-европейских отношений и их стратегического вектора на долгосрочную перспективу.

Соглашение об ассоциации для украинских предпринимателей только расширяет возможности, а не устраняет барьеры для свободного движения товаров, услуг и капитала. В определенной степени она очень асимметрична, поскольку европейские предприятия автоматически получили доступ к украинскому рынку, украинские компании должны пройти достаточно затратный и длительный путь модернизации и адаптации, чтобы иметь возможность выйти на единый европейский рынок.

**Ключевые слова:** экспортный потенциал, евроинтеграция, торгово-экономические отношения, транзитные поставки газа.

## UKRAINE IN THE EUROPEAN MARKET OF TRANSPORT SERVICES

The paper examines the issue of Ukraine's export potential in the framework of trade and economic relations with EU countries. Currently the European Union is a key partner in Ukraine's trade and economic relations. For our state, this is a way to modernize the economy, overcome technological backwardness, attract foreign investment and the latest technologies. In addition, the paper presents forecasting the further development of these relations and future results of cooperation.

The main scientific result of the study is to highlight the problems and prospects of cooperation between Ukraine and the EU countries in general and trade and economic, financial and energy relations in particular in the conditions of deepening of Ukrainian-European relations and their strategic vector for the long term.

The Association Agreement for Ukrainian Entrepreneurs only expands opportunities, not removes barriers to the free movement of goods, services and capital. To some extent, it is very asymmetric, as European companies automatically gain access to the Ukrainian market, while Ukrainian companies have to go through a rather expensive and long way of modernization and adaptation to be able to enter the single European market.

**Keywords:** export potential, European integration, trade and economic relations, transit gas supply.