



УДК 005.521:622.691.4(477)

Морозова О.С.

*здобувач кафедри маркетингу і контролінгу  
Івано-Франківського національного технічного  
університету нафти і газу*

## ВІЗІЯ СТАНОВЛЕННЯ ГАЗОТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ НА ВНУТРІШНІХ І СВІТОВИХ РИНКАХ

Статтю присвячено визначенню візії розвитку газотранспортної системи України. у статті наведено переваги і недоліки сучасного становища газотранспортної системи України. Визначено, що напрям розвитку газотранспортної системи України чітко окреслений, тому варто продовжувати інтеграцію у єдиний європейський газовий ринок, ставши повноцінним партнером.

**Ключові слова:** візія, газовий ринок, газотранспортна система, національна безпека, природний газ.

### Морозова Е.С. ВИЗИЯ СТАНОВЛЕНИЯ ГАЗОТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ НА ВНУТРЕННИХ И МИРОВЫХ РЫНКАХ

Статья посвящена определению видения развития газотранспортной системы Украины. В статье приведены преимущества и недостатки современного положения газотранспортной системы Украины. Определено, что направление развития газотранспортной системы Украины четко очерчено, поэтому нужно продолжать интеграцию в единый европейский газовый рынок, став полноценным партнером.

**Ключевые слова:** видение, газовый рынок, газотранспортная система, национальная безопасность, природный газ.

### Morozova H.S. THE VISION OF THE GTS OF UKRAINE ON THE INTERNAL AND LOCAL MARKETS

The article is devoted to the definition of the vision of the development of the gas transportation system of Ukraine. The article gives advantages and disadvantages of the current state of the gas transportation system of Ukraine. It is determined that the direction of development of the gas transportation system of Ukraine is clearly outlined, namely, to continue to integrate into the single European gas market, becoming a full-fledged partner.

**Keywords:** vision, gas market, gas transportation system, national security, natural gas.

**Постановка проблеми.** Національна безпека будь-якої країни у сучасному світі неможлива без забезпечення енергетичної безпеки, котру зумовлює наявність та доступність паливно-енергетичних ресурсів. Зони виробництва первинних енергоносіїв є дуже локалізованими в певних регіонах світу, а зони споживання – територіально розпорощеними, тому похідним пріоритетно важливим складником такої безпеки є можливість транспортної логістики зазначених ресурсів, насамперед вуглеводних.

Попри появу та розвиток добування та застосування альтернативних відновлюваних та невідновлюваних джерел енергії (гідроенергії, енергії сонця, вітру, біомаси тощо) попит на споживання природного газу людством у зв'язку зі швидкими темпами світового економічного розвитку, демографічним ростом, а також диверсифікацією застосувань енергоресурсів залишається високим.

За даними компанії British Petroleum (Statistical Review of World Energy) за 2016 рік [1] попит на природний газ за 2005–2015 роки збільшився в країнах ОЕСР на 46,5%, країнах-членах ЄС – на 11,5%, у країнах, що не є членами ОЕСР – на 53,5%, прогноз компанії передбачає зростання попиту на газ у середньому на 1,9% за рік, що найбільш імовірно очікується в промисловості та електроенергетиці.

З огляду на вищесказане позиція України (як найбільшого у світі транзитера природного газу) стає все більш дискусійною темою, адже держава володіє потужною газотранспортною системою (далі – ГТС) та забезпечує газом 18 країн Західної та Центральної Європи, серед яких Австрія, Болгарія, Боснія і Герцеговина, Греція, Італія, Македонія, Молдова, Румунія, Німеччина, Польща, Сербія, Словаччина, Словенія, Угорщина, Франція, Туреччина, Хорватія та Чехія. Тож ГТС інтегрована в загальноєвропейську мережу газопроводів та тісно пов'язана із системами газогонів держав-сусідів. Загострюється ця тематика, зважаючи, крім внутрішніх, на світові умови на паливно-енергетичних ринках, де

панує певна поляризація щодо рівня енергозабезпеченості різними країнами. Цей факт призводить до підвищення напруги на світових ринках. Наведено як описує умови та реалії становлення та функціонування потужної ГТС на вітчизняних теренах, так і вказують на вагомість у світовому енергетичному співтоваристві із сусідніми країнами. Проте в межах дослідження щодо організаційно-економічного процесу здійснення зовнішньоекономічної діяльності газотранспортного простору необхідним є сформулювати основні напрями розвитку газотранспортної системи України як домінуючого складника газотранспортного простору через систематизацію наявної інформації про переваги та недоліки, можливості та загрози та представити комплексне уявлення про її становлення на внутрішніх і світових ринках.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню економічних питань функціонування ГТС України, умовам та реаліям становлення як на вітчизняному ринку газу, так і у європейському енергетичному співтоваристві присвячений науковий доробок як професійних експертів у галузі газотранспортного сектора України, так і науковців, що займаються цими питаннями, зокрема Є. Андріанова, Л. Гораль, М. Грецака, О. Дзьоби, А. Єрьоменко, І. Запихляк, Є. Крижанівського, І. Перезової, М. Прилепова, Л. Радова, Б. Савківа, Л. Уніговського, О. Чалого, С. Чимшита, В. Шийко та ін.

**Мета статті** полягає у формуванні візії становлення ГТС України на внутрішніх і світових ринках.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Розглядаючи переваги газотранспортної системи України [2], першою є її наявність та постійне функціонування.

Хронологія багаторічної історії становлення ГТС [3; 4] свідчить про те, що у 1948 році відбулося закінчення будівництва першого найпотужнішого на той час магістрального газопроводу «Дашава-Київ» діаметром 500 мм із робочим тиском 5,5 МПа та пропускною здатністю близько 2 млрд. куб. м щороку. Цей

рік прийнято вважати початком розвитку газотранспортної системи України. Через три роки газопровід було подовжено до Москви. Перше подання газу до Європи датується 1967 р., коли вводиться в експлуатацію магістральний газопровід «Долина-Ужгород-Західний кордон». Будівництво трансконтинентальних газопроводів «Союз», «Уренгой-Ужгород», «Прогрес» та інших дозволило довести загальну довжину магістралей до 30 тис. км. Нині протяжність магістральних газопроводів України становить 38,55 тис. км., проектна потужність на вході у систему становить 287,7 млрд. куб. м, а на виході – 178,5 млрд. куб. м.

Беручи до уваги сьогоднішня, у 2016 р. (порівняно з 2015 р.) Україна збільшила транзит природного газу своєю територією на 22,5% (на 15,121 млрд. куб. м) – до 82,2 млрд. куб. м (рис. 1).

Поставки природного газу до країн Європи у 2016 р. становили 79,246 млрд. куб. м, до Молдови – 2,954 млрд. куб. м. Частка вітчизняної ГТС у транзиті російського газу до країн ЄС у 2016 р. склала 53% (154,4 млрд. куб. м).

Також позитивною стороною для замовників послуг із транзиту газу вітчизняною ГТС відсутні ризики непрогнозованості порівняно з «Північним потоком» або «Турецьким потоком», які ще не представили результатів діяльності.

Наступною перевагою експлуатації ГТС є доведена десятиліттями її надійність, тому транзитери можуть спокійно розраховувати на вчасну доставку їхнього продукту без непопереджених «планових ремонтів», як це відбулося на «Північному потоці» у 2017 році.

Іншою величезною ексклюзивною перевагою саме української ГТС є робота газопроводів у комплексі з газосховищами. Активна місткість українських сховищ становить 31 млрд. куб. м. Беручи до порівняння найбільшого споживача газу в Європі – Німеччину, її місткість сховищ газу більше 22 млрд. куб. м. Завдяки роботі в комплексі зі сховищами Україна балансує будь-які сплески європейського споживання російського газу (як, наприклад, останній критичний сплеск на початку весни 2018 року). Затребуваність вітчизняних сховищ відчуває Росія, згадуючи той факт, коли неможливо оперативним доставляти додаткові обсяги російського газу в Європу в момент різкого зростання попиту на нього та ціни.

Але попри переваги є значні недоліки функціонування газотранспортної системи, серед яких, по-перше, непрогнозованість державної політики України у сфері транзиту щодо питань тарифів, управління газогонами, сховищами та іншого. Адже держава потерпає від інституційної слабкості, тому проявляється неналежна якість державного управління, триває криза у відносинах влада-суспільство. На ці обставини нашарувалися наслідки військового конфлікту: людські жертви, втрата активів в анексованому Криму та на окупованій частині Донбасу, розрив традиційних коопераційних зв'язків і мереж постачання, що призвело до стрімкого падіння економіки, зниження рівня життя населення, загострення проблем національної безпеки загалом та енергетичної зокрема. Тому однією з головних умов подальшого розвитку вітчизняної газотранспортної системи [6] є формування стабільного та прозорого ринку природного газу в Україні, який повинен бути інституційно формалізованим, що сприятиме зниженню рівня невизначеності та полегшуватиме інтеграційні процеси. Наявність зрозумілих та справедливих ринкових правил, достатня та ефективна нормативно-правова база, наявність усіх необхідних інститутів є запорукою залучення довгострокових інвестицій у розвиток вітчизняного газового сектора.

Наступним негативним аргументом проти української газотранспортної системи є вік, зокрема пов'язаний із цим технічний стан і технологічні можливості. Проблема набувалася десятиліттями, бо не відбувалося реінвестування у систему за рахунок зароблених нею коштів.

Неадекватність відповідей на виклики часу іноді закидають ПАТ «Укртрансгазу» через несучасні методи менеджменту. Сам факт наявності кількості непрофільних активів у цього підприємства – футбольні поля, бази відпочинку, агропідприємства і багато іншого провокує на думку щодо неефективного управління.

Недоліком є часткова технологічна недосконалість процесів транспортування газу, які спричиняють певні технологічні витрати газу в українській ГТС та потребують оптимізаційних заходів.

Переваги та недоліки ГТС відображають внутрішню середовище функціонування, але динамічні глобальні процеси трансформацій (як у світовій еко-

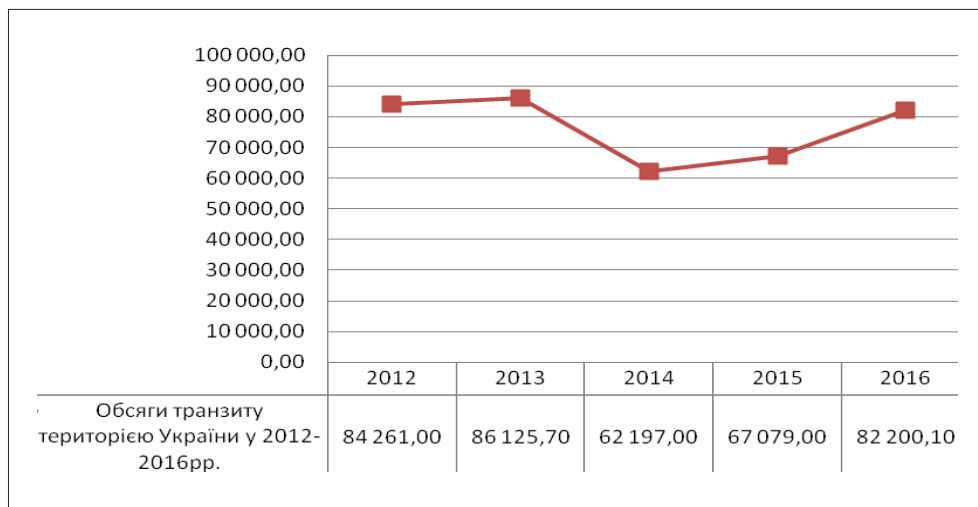


Рис. 1. Обсяги транзиту природного газу територією України у 2012–2016рр., млрд. куб. м

Джерело: графік побудовано автором за даними [5]

номії, так у нашій країні) чинять вплив та зумовлюють нові виклики та загрози. Серед зовнішніх факторів функціонування ГТС України загальносвітові тенденції, серед яких [7, с. 4–5]:

1) зниження світового споживання природного газу. За даними щорічного статистичного огляду британської компанії British Petroleum, світове споживання природного газу зросло за 2014 р. тільки на 0,4%;

2) сповільнення темпів видобутку природного газу. Світовий видобуток газу зріс на 1,6%;

3) зниження обсягів постачання природного газу трубопроводами. У 2014 р. постачання газу трубопроводами знизилося на 6,2% порівняно з попереднім періодом;

3) зростання обсягів транспортування скрапленого природного газу. Зокрема обсяги світової торгівлі скрапленим газом зросли на 2,4%, частка обсягів скрапленого природного газу у світовій торгівлі газом зросла до 33,4%.

Перелічуючи загрози розвитку ГТС, зазначимо, що, користуючись наявністю складностей, ПАТ «Газпром» започатковує будівництво газогонів в обхід України, виключаючи в майбутньому транзит російського газу через нашу територію. Протягом найближчих років Росія планує побудувати «Північний потік-2» щорічним обсягом прокачування у 55 млрд. куб. м та «Турецький потік» річною потужністю 35 млрд. куб. м. Сумарно лише ці два проекти майже перебивають обсяг транзиту Україною за 2017 рік [2].

Розглядаючи такий песимістичний сценарій та враховуючи зростання споживання газу у світі, перед українською ГТС виникає шанс стати для Європи потрібною для забезпечення балансу в моменти зростання попиту на газ під час сильних морозів.

Наступною загрозою є такий сценарій, коли після консервації частини потужностей ГТС залишені у робочому стані активні системи потребуватимуть певних умовно-постійних витрат незалежно від обсягу транзиту.

Існує можливість ще одного випробуваного на українських теренах випадку, коли політичні діячі або безвідповідальні менеджери сприяють розділу підприємства, незважаючи на імідж транзитера, технічний і економічний стан системи. Доказом таких подій є те, що за будь-якої політичної зміни керівної команди НАК «Нафтогазу» на ПАТ «Укртрансгаз» відбуваються зміни керівників також. Прикрим є факт, коли політична нестабільність має такий значний вплив на ГТС.

Загроза крилася також у тому, що ПАТ «Укртрансгаз» повністю належить єдиному акціонеру НАК «Нафтогаз», яка є найбільшим газовим оптовиком в країні, реалізуючи увесь газ свого дочірнього ПАТ «Укргазвидобування» (понад 20 млрд. м. куб. на рік) та додатково імпортуючи щороку ще кілька млрд. куб. м. Європейські правила для функціонування газових ринків (т. зв. «Третій енергопакет») не допускають впливу компанії-постачальника газу на компанію-транзитера. Мета таких обмежень – попередження дискримінації інших постачальників газу [2].

Недосконалість газового ринку в Україні, зокрема невідповідність статусу оператора газотранспортної системи нормативним актам Європейського Союзу та вимогам Енергетичного співтовариства, робить неможливою нормальну співпрацю оператора ГТС у його нинішньому вигляді з європейськими газовими гігантами і є загрозою ефективному функціонуванню ГТС у довготерміновій перспективі.

Перелічені вище загрози потрібно враховувати, але оскільки Україна є членом Енергетичного Співтовариства – міжнародного утворення, яке сприяє формуванню енергетичних ринків країн ЄС та країн-сусідів за єдиними цивілізованими правилами, то в межах імплементації європейського енергетичного законодавства слід забезпечити функціонування незалежного оператора ГТС, що матиме широку автономію як організаційно, так і щодо управління газотранспортною системою.

Широкі перспективи відкриваються перед оператором ГТС, що функціонує за європейськими правилами. За участю Секретаріату Енергетичного Співтовариства зможе пройти сертифікацію як TSO (Transmission system operator) і стати прогнаним партнером європейських газових компаній. Відкривається можливість на стабільні обсяги транзиту, тому система буде працювати на повну за конкурентних тарифів.

Інша можливість для української ГТС, яка вже активно впроваджується, – це підписанням угод щодо двобічного переоту газу, віртуального реверсу зі Словаччиною, Польщею та Румунією. Укладання прямих угод про інтерконнектори між ПАТ «Укртрансгаз» та операторами газотранспортних систем ЄС, зокрема зі словацьким оператором ГТС Eustream, румунським TRANSGAZ, польським GAZ-SYSTEM, дасть змогу відкрити «великий реверс» газу з європейських країн до України з подальшим використанням газу, зокрема для потреб країн ЄС. За ініціативи України та підтримки Європейської комісії до Плану дій увійшов проект будівництва інтерконнектора для організації фізичних реверсних поставок природного газу з Румунії в Україну через пункт Ісакча (Румунія) та проект, який передбачає збільшення гарантованої потужності інтерконнектора «Угорщина – Україна». Безпосереднє значення для забезпечення диверсифікації газових поставок має включений до Плану дій CESEC проект будівництва в Хорватії СПГ-терміналу, який Україна розглядає складовою частиною адриатичного газового коридору, покликаною з'єднати газотранспортні системи Хорватії, Угорщини та України [6].

Також важливою подією в цьому напрямі у 2016 р., яка позитивно вплинула на середньострокову перспективу на нарощування реверсних поставок на західному кордоні, стало підписання 8 грудня 2016 р. ПАТ «Укртрансгаз» і оператором ГТС Польщі – Gaz-System S.A. – угоди про правила взаємодії з метою з'єднання ГТС двох країн через запланований інтерконнектор Польща-Україна. Угода регламентує співпрацю операторів протягом стадії проектування і впродовж майбутньої фази реалізації [8, с. 16].

Підкреслимо відкриту можливість становлення системи, що пов'язуватиме всіх споживачів з усіма джерелами постачання газу – запоруку безперебійного газопостачання європейських країн і стабілізації цінової політики. Територією України у такому разі можуть пролягати як нові маршрути постачання російського газу, так і шляхи транспортування газу з Півночі (з родовищ Північного моря і LNG-терміналів на узбережжі Балтійського моря) і з Півдня (азербайджанський, у перспективі, іранський і катарський газ, транзит якого планує Туреччина).

Формування нових газових потоків у комплексі з найбільшою системою сховищ дає підстави для становлення у майбутньому України як газового хабу європейського значення на світовому ринку.

Можливість додаткових переваг щодо енергетичної безпеки стає реальною завдяки потенційному

контролю сфери інтересів власників і споживачів природного газу. Запустивши в дію потужні газові гони, слід розраховувати на відповідні прибутки ПАТ «Укртрансгаз» і в Державний бюджет.

За прогнозом Міжнародного Енергетичного Агентства (МЕА) [9], споживання природного газу через його екологічну чистоту, а також його відносно достатню ресурсну базу (доведені світові запаси природного газу складає близько 190 трлн куб. м, що відповідає забезпеченістю ними на період близько 70 років) є перспективним напрямом. У західноєвропейські країни природний газ постачається в основному з родовищ Північного моря, Нідерландів, Росії й Алжиру.

Основним завданням, покладеним Європейською Комісією 28.05.2014 р. відповідно до «Стратегії енергетичного союзу ЄС – 2030» [10], є забезпечення європейської стратегії енергетичної безпеки, виконання якого базується на поглибленому аналізі енергетичної залежності країн-членів ЄС та запровадженні низки комплексних заходів із реалізації основних ключових напрямів роботи Єврокомісії в коротко-, середньо- та довгостроковій перспективі, а саме:

1) невідкладні дії з підвищення спроможності ЄС щодо недопущення можливості зриву поставок енергоносіїв до ЄС;

2) посилення механізму солідарності та оперативного реагування на виклики енергетичної безпеки ЄС, захисту енергетичної інфраструктури Співтовариства.

У межах реалізації двох вищенаведених напрямів актуалізується питання резервування природного газу під час використання підземних сховищ газу. Останні є природними або штучними місткостями великих обсягів із регулюванням подання газу через нерівномірності його споживання; вони знаходяться поблизу траси магістральних газопроводів і споживачих центрів. Наявність резервних сховищ стає гарантією безперервності постачання газу промисловості і населенню, чи навіть його експорту.

Загалом розрізняють сховища газу залежно від призначення:

1) ємності з природним газом, призначені для згладжування добових навантажень (газголдери), розташовані поблизу об'єктів споживання газу;

2) стаціонарні сховища, розраховані на компенсацію сезонних піків споживання газу або аварійних ситуацій – підземні сховища, для яких використовують природні підземні пустоти.

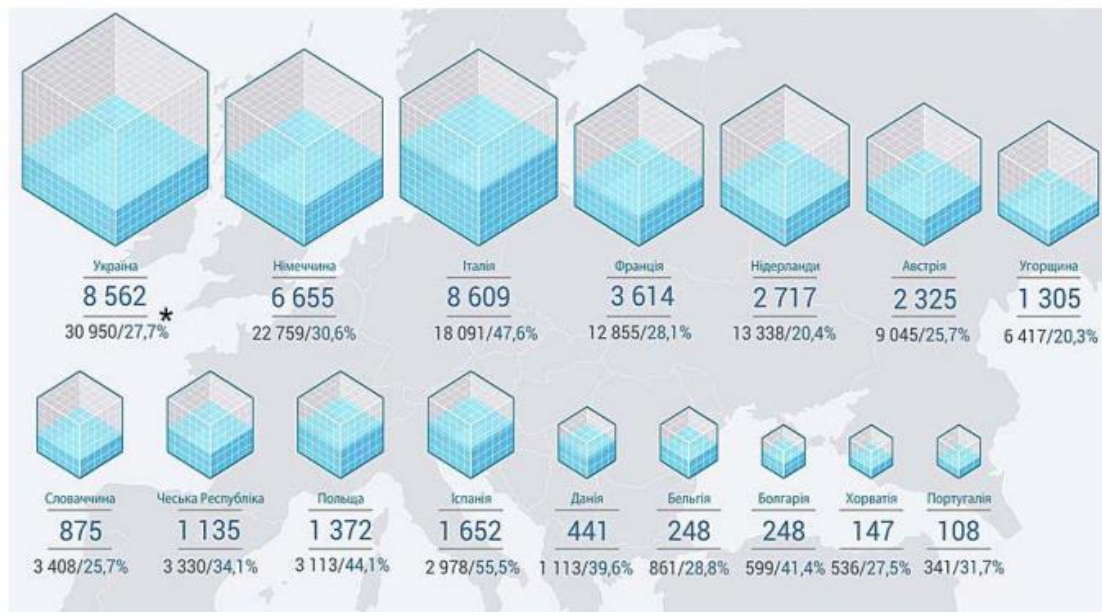
За інформацією [11], на початок 2016 р. у світі діяло 680 підземних газових сховищ сумарною робочою місткістю 413 млрд. куб. м, що відповідало 12% глобального споживання газу в 2015 р. Регіональне розподілення ПСГ є нерівномірним; вони зосереджені на ринках Північної Америки, Росії, СНД та Європи. Нові зростаючі ринки в Азії та на Близькому Сході представляють тільки 6% потужностей. Пікове вилучення газу (потужність відбору) у 2015 р. досягало 7 315 млн. куб. м на добу, або 77% добового попиту. На території країн ЄС створена і розвивається потужна система ПСГ, яка складається з близько 150 ПСГ (включаючи сховища при терміналах зрідженого природного газу сумарним активним об'ємом близько 95 млрд. куб. м газу). На території Російської Федерації розташовано 25 підземних сховищ із сумарною активною місткістю понад 67,5 млрд. куб. м максимальною добовою продуктивністю блд 639 млн. куб. м. В інших країнах світу, зокрема в Китаї, загальний обсяг сховищ газу досяг 19,63 млрд. куб. м. Із 2010 р. (порівняно

з 2017 р.) за даними CEDIGAZ [12] (Світової статистичної бази даних по природному газу), робоча ємність світового обсягу зберігання газу зростає на 14% за рахунок ЄС і Близького Сходу. До 2035 р. прогнозується збільшення робочої місткості світових ПСГ на 30–55%, до 547–640 млрд. куб. м. Основними чинниками швидкого зростання потужностей ПСГ на 134–227 млрд. куб. м будуть нові ринки в Азії та на Близькому Сході.

Певні кроки щодо становлення газотранспортної системи України на світовому ринку вже зроблені, але слід наполегливо працювати і виконувати свої зобов'язання як члена Енергетичного Співтовариства, зокрема здійснити анбандлінг НАК «Нафтогазу» (це відокремлення діяльності з транспортування природного газу (діяльності Оператора ГТС) від видобутку і постачання природного газу та електричної енергії), забезпечивши роботу сертифікованого оператора ГТС. Відповідно до Директиви 2009/73/ЄС (ст.9), «одна й та сама особа чи особи не мають права здійснювати прямий чи непрямий контроль над підприємством із виробництва або постачання та здійснювати прямий чи непрямий контроль або будь-яке право над оператором газотранспортної системи чи газотранспортною системою; здійснювати прямий чи непрямий контроль над оператором газотранспортної системи чи газотранспортною системою і здійснювати прямий чи непрямий контроль або право над підприємством із виробництва або постачання» [13].

Країни-члени ЄС традиційно приділяють велику увагу розвитку сектора підземного зберігання газу, оцінюючи його одним із ключових елементів власної енергобезпеки в умовах високої залежності від зовнішніх поставок (рис. 2). Для аналізу ринку підземних сховищ газу (далі – ПСГ) Єврокомісія та Загальноєвропейський 35 Регулятор ACER використовують інформаційний портал операторів газової інфраструктури – Gas Infrastructure Europe (GIE), де зосереджується інформація за всіма діючими, перспективними проектами, зокрема щодо обсягів щоденного завантаження сховищ газу тощо. Водночас зазначений портал об'єднує операторів, що працюють на 110 ПСГ загальним активним обсягом 78 млрд. куб. м, тоді як в ЄС – 124 сховища загальним обсягом понад 98 млрд. куб. м.

Загалом, у країнах Європи для забезпечення пікового попиту всього завантаженого газу в ПСГ виявляється достатньо для покриття приблизно 35–40% загального добового обсягу споживання протягом 10 днів або до 43 днів підвищеного попиту, з урахуванням максимальних технічних можливостей відбору газу. У кожній країні ЄС існують свої особливості. Найбільш незадовільна ситуація з покриттям пікового попиту з ПСГ в Іспанії, що зумовлено низькими технічними можливостями відбору газу (понад 120 днів відбору газу). Деяко кращі технічні можливості з відбору газу з ПСГ у Великобританії і Болгарії. Зокрема об'єм газу з єдиного сховища Chiren Болгарії здатний покрити лише 1/5 частину пікового попиту. Технічні можливості ПСГ Франції спроможні забезпечувати покриття до 75% пікового попиту. Найбільш високі можливості використання ПСГ в Угорщині та Словаччині, що спроможні працювати в режимі пікового ПСГ з можливістю протягом порівняно короткого терміна повністю задовольнити не тільки свій внутрішній добовий попит, а й надавати допомогу транскордонним сусіднім країнам. Близькі до роботи в таких умовах і ПСГ Чехії. Використання ПСГ дозволяє регулювати сезонну нерівномірність споживання газу, знижувати пікові навантаження в



\* A/B, де A – кількісне значення повного об'єму сховищ; B – відсоток фактичного заповнення сховищ. Не показані дані по сховищах газу у Великобританії та Румунії через відсутність повних даних. При переведенні енергетичних одиниць у м³ газу використано коефіцієнт: 1 млрд м³ = 10,46 ТВт·год.

Рис. 2. Запаси газу в ПСГ країн ЄС та України станом на 03.05.2017 р. [14]

Єдиній системі газопостачання, забезпечувати гнучкість і надійність поставок газу.

Отже, ключові позитивні події, що визначають вектор спрямованості розвитку української ГТС [8, с. 38]:

1) відмова від закупівель природного газу з РФ, що дозволило позбутися газової залежності від сусідньої держави;

2) скорочення імпорту природного газу;

3) збільшення обсягів транзиту природного газу територією України, що засвідчує надійність вітчизняної ГТС попри негативну інформаційну кампанію, що проводиться російською стороною;

4) подальше зниження рівня споживання природного газу;

5) активізація співробітництва з найбільшими газовими трейдерами ЄС, що підвищує якість та рівень відносин між Україною та країнами ЄС у газовій співпраці та сприяє залученню для роботи на українських ПСГ європейських постачальників;

6) подальше відкриття ринку для вітчизняних приватних імпортерів природного газу;

7) скасування норми створення постачальниками страхового запасу природного газу в обсязі 50% запланованих місячних обсягів поставки на наступний місяць;

8) реформування НАК «Нафтогаз України» у частині створення незалежного оператора ГТС та розділення функцій постачання та транспортування газу (unbundling);

9) розгляд у Міжнародному арбітражному суді Стокгольма справи за зустрічними позовами НАК «Нафтогаз України» і ПАТ «Газпром» та ін.

**Висновки з проведеного дослідження.** Із наведеного вище визначено, що напрям розвитку газотранспортної системи України чітко окреслено – продовження інтеграції у єдиний європейський газовий ринок, ставши повноцінним партнером. Окрім того, повністю погоджуємося з авторами [15], що отри-

мання Україною статусу основного газового хабу європейського енергетичного ринку, дохідність якого пов'язана з транзитом газу, сприятиме не лише монетизації географічного розташування та інфраструктурним можливостям, але й формуванню додаткових стимулів для залучення інвестицій, достатніх для забезпечення необхідної модернізації ГТС країни.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

- BP Annual Report, 2017 (Річний звіт BP 2017). URL: <https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/investors/bp-annual-report-and-form-20f-2017.pdf>.
- Войціцька В. Перспективи ГТС України. SWOT-аналіз для чайників / В. Войціцька // БизнесЦензор. URL: [https://biz.censor.net.ua/m3059411/perspektivi\\_gts\\_ukrani\\_swotanalz\\_dlya\\_chayinikov](https://biz.censor.net.ua/m3059411/perspektivi_gts_ukrani_swotanalz_dlya_chayinikov)
- Офіційний сайт ПАТ «Укртрансгаз». URL: <http://utg.ua/utg/about-company/history/>
- Хронологія історичного розвитку. URL: <http://utg.ua/utg/about-company/history/xronologiya-storichnogo-rozvitku.html>
- Енергобизнес: Ежедневный информационно-аналитический журнал, № 3 (994), 24 января 2017 г.
- Zarublyak I. Institutional framework for the development of domestic gas transportation enterprises. Economic Annals-XXI (2016), 158(3-4(2)), 39-42.
- BP Statistical Review of World Energy. URL: <https://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/statistical-review-2015/bp-statistical-review-of-world-energy-2015-full-report.pdf>
- Енергетична галузь України: підсумки 2016 року. URL: [http://razumkov.gov.ua/uploads/article/2017\\_ENERGY-FINAL.pdf](http://razumkov.gov.ua/uploads/article/2017_ENERGY-FINAL.pdf)
- Oil Market Report IEA, MEA 16 May 2018. URL: <https://www.iea.org/oilmarketreport/omrpublic/currentreport/#Demand>
- Енергетична Стратегія 2020. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Енергетична\\_стратегія\\_ЄС#Енергетична\\_Стратегія\\_2020](https://uk.wikipedia.org/wiki/Енергетична_стратегія_ЄС#Енергетична_Стратегія_2020)
- Формування та використання стратегічних запасів паливно-енергетичних ресурсів у зарубіжних країнах. URL: <https://ua.energy/wp-content/uploads/2018/01/1.-Formuvannya-strategichnyh-zapasiv.pdf>
- Medium and Long Term Natural Gas Outlook 2017 (Summary). URL: <http://www.cedigaz.org/documents/2017/SummaryMLTOutlook2017.pdf>

13. Директива 2009/73/ЄС від 13 липня 2009 року. Офіційний вісник Європейського Союзу. 14.08.2009. L211/94L211/138.
14. Запаси газу в сховищах України найбільші в Європі/ Кореспондент. URL: <https://ua.korrespondent.net/business/economics/3824655-zapasy-hazu-v-skhovyschakh-ukrainy-naibilshi-v-evropi>
15. Перезовова І., Лісова О. Незалежна еколого-економічна експертиза проектів з модернізації та реконструкції об'єктів газотранспортної системи України. International Journal of Innovative Technologies in Economy. RS Global Sp. z O.O., Scientific Educational Center Warsaw, Polandю 5 (17). Vol.2. June 2018. 86 p.
16. Мохненко А. Особливості реалізації організаційно-економічних змін на вітчизняних підприємствах. Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки». Чернігів, 2014. №. 3 (75). С. 9–14.

УДК 658.82

**Гречко А.В.**  
кандидат економічних наук,  
доцент кафедри економіки і підприємництва  
Національного технічного університету України  
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»

**Нечипорук І.В.**  
студентка  
Національного технічного університету України  
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»

## МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ Й ОЦІНКИ ЗБУТОВОЇ ПОЛІТИКИ НА СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

У статті розглянуто основні тенденції формування збутової політики, а також визначено методичні підходи до її оцінки. Визначено основні напрями та принципи збутової політики сільськогосподарських підприємств, виходячи зі специфіки їхньої діяльності, особливості формування системи збуту. Автором визначено економічні особливості сільськогосподарської галузі, що мають прямий та опосередкований вплив на формування збутової політики підприємств. Загалом можна зазначити, що ефективність формування збутової політики базується на послідовному та систематичному аналізі стану ринку та діяльності конкретного підприємства на ньому. Ця стаття спрямована на вдосконалення політики збуту сільськогосподарських підприємств на основі розроблення рекомендацій для покращення ефективності збуту продукції та визначення етапів формування і реалізації збутової політики.

**Ключові слова:** збутова діяльність, діагностика ефективності збутової політики, збутова політика сільськогосподарських підприємств, принципи збутової політики, етапи реалізації ефективної збутової політики.

### Гречко А.В., Нечипорук І.В. МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ И ОЦЕНКЕ СБЫТОВОЙ ПОЛИТИКИ В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

В статье рассмотрены основные тенденции формирования сбытовой политики, а также определены методические подходы к ее оценке. Определены основные направления и принципы сбытовой политики сельскохозяйственных предприятий, исходя из специфики их деятельности, особенности формирования системы сбыта. Автором определены экономические особенности сельскохозяйственной отрасли, имеющие прямое и опосредованное влияние на формирование сбытовой политики предприятий. В общем можно отметить, что эффективность формирования сбытовой политики базируется на последовательном и систематическом анализе состояния рынка и деятельности конкретного предприятия на нем. Эта статья направлена на совершенствование политики сбыта сельскохозяйственных предприятий на основе разработки рекомендаций для повышения эффективности сбыта продукции и определение этапов формирования и реализации сбытовой политики.

**Ключевые слова:** сбытовая политика, диагностика эффективности сбытовой политики, сбытовая политика сельхозпредприятий предприятий, принципы сбытовой политики, этапы реализации эффективной сбытовой политики.

### Grechko A.V., Nychporuk I.V. METHODOLOGICAL APPROACHES TO THE FORMATION AND EVALUATION OF MARKETING POLICY IN AGRICULTURAL ENTERPRISES

In this article, the authors consider the main trends in the formation of marketing policies, as well as the methodological approaches to its evaluation. The basic directions and principles of marketing policy of agricultural enterprises are determined, proceeding from the specifics of their activity, especially the formation of the sales system. The author identifies the economic peculiarities of the agricultural sector, which has a direct and indirect influence but the formation of marketing policies of enterprises. In general, it can be noted that the effectiveness of the formation of sales policy is based on a consistent and systematic analysis of the state of the market and the activities of a specific enterprise on it. This article is aimed at improving the marketing policy of agricultural enterprises based on the development of recommendations for improving the marketing of products and determining the stages of the formation and implementation of marketing policies.

**Keywords:** sales policy, diagnostics of marketing policy effectiveness, marketing policy of agricultural enterprises, principles of marketing policy, stages of realization of effective marketing policy.

**Постановка проблеми.** Сьогодні все частіше перед вітчизняними підприємствами постає питання розроблення ефективних засобів реалізації продукції та формування ефективної збутової політики. Ця тенденція спричинена швидкою зміною ринкових

умов та появою нових конкурентів. Ефективна політика збуту, яка передбачає проведення маркетингового аналізу ринку, формування ефективних засобів впливу на вибір споживачів, використання сучасних інформаційних технологій під час організації збуто-