

У подальшому потрібно вдосконалювати систему екологічного менеджменту ВАТ «ЧДБК», проводити відповідні екологічні аудити, що дасть змогу раціоналізувати діяльність підприємства. Наукового обґрунтування та популяризації потребують складові екологічної політики інших будівельних підприємств м. Чернівці.

Список використаної літератури

1. Галушкіна Т. П. Экономические инструменты экологического менеджмента (теория и практика) / Т. П. Галушкіна. – Одесса : Ин-т проблем рынка и экон.-эколог. исследований, 2000. – 279 с.
2. Денисенко М. П. Основні методи зниження ризиків інноваційних проєктів / М. П. Денисенко, С. В. Суська // Будівництво України. – 2007. – № 9. – С. 4–7.
3. Кучер Ю. Є. Економічна ефективність впровадження екоменеджменту : еколого-економічна концепція / Ю. Є. Кучер, Е. Ю. Погребняк // Бізнесінформ. – 2011. – № 7 (1). – С. 78–80.
4. Екологічний аудит : підручник / В. Я. Шевчук, Ю. М. Саталкін, В. М. Навроцький. – К. : Вища шк., 2000. – 344 с.
5. Мельник Л. Г. Економіка підприємств / Л. Г. Мельник, О. І. Карінцева. – Суми : Університ. книга, 2003. – 348 с.

Адреса для листування:
м. Чернівці, вул. Коцюбинського, 2,
географічний факультет, кафедра економічної
географії та екологічного менеджменту.

Статтю подано до редколегії
12.10.2012 р.

УДК 911.3:33:341.222(262.5)(477)

Г. В. Копачинська – аспірант Волинського
національного університету імені Лесі Українки

Геоелекономічні передумови та фактори формування морського потенціалу України

*Роботу виконано на кафедрі країнознавства
і міжнародних відносин ВНУ ім. Лесі Українки*

Проаналізовано геоелекономічні передумови та фактори формування морського потенціалу України. Розглянуто вплив морського положення на функціонування України як морської держави. Висвітлено основні проблемні питання формування морської стратегії держави. Досліджено шляхи подолання проблемних питань формування морського потенціалу України.

Ключові слова: геоелекономічні передумови, морський потенціал, морська політика, морська держава, Україна, Чорноморський регіон, енергетична безпека.

Копачинская Г. В. Геоэкономические предпосылки и факторы формирования морского потенциала Украины. Проанализированы геоэкономические предпосылки и факторы формирования морского потенциала Украины. Рассмотрено влияние морского положения на функционирование Украины как морского государства. Отражены основные проблемные вопросы формирования морской стратегии государства. Исследованы пути преодоления проблемных вопросов формирования морского потенциала Украины.

Ключевые слова: геоэкономические предпосылки, морской потенциал, морская политика, морское государство, Украина, Черноморский регион, энергетическая безопасность.

Kopachinska G. V. Geoeconomical Pre-conditions and Factors of Ukrainian Marine Potential Forming. Geoeconomical pre-conditions and factors of ukrainian marine potential forming are analysed. Marine position influence on the naval power of Ukraine is considered. The basic problems of the state marine strategy forming are reflected. The overcoming ways of problem questions about Ukrainian marine potential forming are investigated.

Key words: geoeconomical pre-conditions, marine potential, marine policy, naval power, Ukraine, Black Sea region, energy safety.

Постановка наукової проблеми та її значення. Вигідне геополітичне положення України та її вихід до Чорного та Азовського морів зумовлюють сприятливі умови для розвитку нашої держави як активного суб'єкта міжнародних відносин, у тому числі і морських, і створюють відповідні економічні передумови функціонування нашої країни як морської держави. Невирішеність питань визначення та встановлення морських кордонів України негативно впливає на формування її морського потенціалу, послаблює її роль та значення у стратегічно важливому Чорноморсько-Азовському регіоні. Тому вивчення геоekonomічних передумов та факторів формування України як морської держави дасть змогу знайти можливі шляхи вирішення спірних питань формування і функціонування її морських кордонів та дозволить сформулювати відповідні завдання морської політики України в цілому.

Аналіз останніх досліджень із цієї проблеми. Дослідженням геоekonomічних передумов та факторів формування морського потенціалу України займалися такі вчені вчені та науковці, як Р. Круглякова, М. Круглякова, Н. Шевцова [2], О. Лівень [3] та ін. У своїх дослідженнях вони розглядають геоekonomічні передумови та фактори формування морського потенціалу України, а також становлення її як морської держави.

На особливу увагу заслугоує праця О. Лівень «Перспективи освоєння нефтегазового потенціалу українських акваторій Чорного и Азовского морей», в якій він глибоко аналізує енергетичний потенціал Азовського та Чорного морів та вказує на важливість формування відповідної морської політики нашої держави стосовно його освоєння [3]. Автори Р. Круглякова, М. Круглякова, Н. Шевцова у своїй праці «Геолого-химическая характеристика естественных проявлений углеводородов в Черном море» аналізують фактори формування морського потенціалу України в межах Чорного моря [2].

Незважаючи на всю важливість проблеми формування морського потенціалу України, ця тема недостатньо досліджена у вітчизняній науці. Водночас немає комплексного політико-географічного дослідження особливостей формування України як морської держави; залишаються відкритими багато проблемних питань, пов'язаних із забезпеченням належних умов формування морської політики нашої держави; невирішеним є питання встановлення українсько-російського морського кордону. Важливо відзначити, що тема досліджується переважно в інформаційному режимі на сторінках періодичної преси, що зумовлює потребу узагальнення та проведення більш глибокого аналізу передумов та чинників формування та забезпечення морської діяльності нашої держави.

Мета статті – дослідження геоekonomічних передумов формування морського потенціалу України.

Основні **завдання**, які вирішувалися в процесі дослідження:

- дослідити геоekonomічні передумови та фактори формування морського потенціалу України;
- розглянути вплив морського положення на функціонування України як морської держави;
- висвітлити основні проблемні питання формування морської стратегії держави;
- вивчити шляхи подолання проблемних питань формування морського потенціалу України.

Виклад основного матеріалу й обґрунтування отриманих результатів дослідження. Чорноморсько-Азовський регіон є надзвичайно важливим при виборі стратегії морської політики нашої держави, оскільки він зумовлює об'єктивні причини економічного розвитку України й використання її морського потенціалу.

По-перше, Чорноморський регіон є природним сполучником між потужними регіонами видобутку і споживання вуглеводневих енергоресурсів. Видобувним регіоном є Росія з її нафтовими та газовими родовищами, а регіоном споживання є ЄС. Зростання попиту індустріального ЄС створює передумови для збільшення значимості стратегічних маршрутів транспортування енергетичних ресурсів зі Сходу на Захід через Чорноморський регіон. Традиційно Європа отримує вуглеводні через кілька комунікаційних коридорів – конекторні системи і групи (нафто- та газопроводи, морські шляхи транспортування, термінали). З набуттям Румунією і Болгарією членства в ЄС, Європейський Союз вийшов до Чорного моря, що сприяє розвитку нових енергетичних конекторів [5].

Конекторна група об'єднує комунікації лише за географічним принципом, вони не поєднані в систему, оскільки постачальники і споживачі ресурсу є різними і проводять конкурентну політику. Найбільш потужною конекторною системою ЄС і Європи є Східна [1], в якій вирізняється

Чорноморсько-Середземноморський конектор, що сформувався як головний експортний маршрут для нафти з Росії і Казахстану з використанням терміналів Чорного моря і російських (Новоросійськ, Туапсе), і українських (Одеса, «Південний»).

Україна присутня в кількох конекторах: Східноєвропейський мультиконектор Східної конекторної системи (трубопровідне постачання вуглеводнів до ЄС через Словаччину); Чорноморсько-Середземноморський конектор: транзит і перевалка частини російської і казахстанської нафти; Каспійсько-Чорноморсько-Центральноевропейський конектор: транзит і перевалка нафти.

Два перші конектори мають монопольного постачальника – Росію, яка здійснює як експорт власних вуглеводневих ресурсів, так і фактичний транзит певних обсягів нафти й газу з Центральної Азії на ринок ЄС. Східноєвропейський мультиконектор сформувався та залишається ключовим для постачання газу до ЄС та нафти до центральноєвропейських країн-членів, утворивши своєрідну вуглеводневу вісь Євразії. На цій осі розміщена Україна та сусідні Словаччина, Молдова, Румунія.

На вуглеводневій осі Євразії відбувається суперництво двох енергетичних стратегій – західної (ЄС) і східної (російської) [2]. Його результати значною мірою залежатимуть від того, на якому боці опиниться Україна як найкрупніший транзитер. Тому наявність відповідної кількості нафто- та газопроводів у районі Чорного моря є надзвичайно важливим для забезпечення належного транзиту енергоносіїв зі Сходу на Захід через територію України. Від наявної кількості та належного функціонування цих газо- та нафтопроводів залежатиме економічний розвиток нашої держави, її політична сила, а також розвиток власного морського потенціалу, що ускладнюється невирішеною проблемою формування державних морських кордонів у межах досліджуваного регіону.

Іншою особливістю цього регіону є зацікавленість у ньому з боку НАТО і ЄС, що може як сприяти співпраці держав, так і посилювати розбіжності між тими з них, які за рахунок сусідів намагаються задовольнити свої амбіції регіонального лідерства. Політика ЄС у Чорноморському регіоні має виразний транспортно-енергетичний зміст і базується на низці документів і програм, а саме: Брюссельська декларація про міжрегіональну програму технічного сприяння TRACESA (1993 р.); Програма INOGATE; Європейська політика сусідства (European Neighbourhood Policy); Чорноморська синергія (Black Sea Synergy); Договір про енергетичне Співтовариство 2005 р. (Energy Community Treaty) [4].

Варто зазначити, що політика ЄС стосовно Чорноморського регіону лише починає розвиватися, має переважно декларативний характер. Проте присутність ЄС у межах цього регіону є надзвичайно важливою.

Негативний вплив у межах цього регіону має послаблення американських позицій як у світовій політиці, так і на регіональному рівні, зокрема, в регіонах Південного Кавказу та Каспію. По суті, чи не єдина причина збереження в регіоні американської присутності – іранська проблема. Плани США з розміщення елементів ПРО в Румунії та можливе чергування кораблів ВМС США, оснащених системою Aegis, викликають жорстку реакцію РФ. Сама ж Росія після п'ятиденної війни в серпні 2008 р. та угоди з Україною в 2010 р. про продовження базування ЧФ до 2042 р., вдається до нарощування військово-морського потенціалу в Чорноморському басейні [2].

Фактично американські та російські військові плани підштовхують до мілітаризації Чорноморського регіону, де нарощується вуглеводневий транзит, розширюється термінальна і трубопровідна інфраструктура, розвиваються проекти з розвідки та видобутку газу та нафти, що матиме негативні наслідки для його розвитку.

По-третє, внаслідок пережитих європейських газових криз 2006 р. та 2009 р. розпочалося глобальне «полювання за енергоресурсами». Відбулася активізація спроб освоєння морського шельфу таким країнами, як Туреччина, Болгарія, Румунія, Грузія, Україна та Російська Федерація.

Україна, як і Румунія, є піонером у розвідці та розробці чорноморського шельфу, оскільки ще в 1979 р. було створено спеціалізоване підприємство «Чорноморнафтогаз» [3]. Сумарні початкові видобувні ресурси вуглеводнів українського сектора акваторій Чорного та Азовського морів, за даними ДП «Науканафтогаз», станом на 1 січня 2010 р., складають 2,324 млрд т умовного палива. Зокрема, на північно-західному шельфі Чорного моря відкрито вісім газових і газоконденсатних родовищ (Голіцинське, Південно-Голіцинське, Штормове, Архангельське, Шмідта, Кримське, Одеське, Безіменне). Усього на балансі ДАТ «Чорномонафтогаз» перебуває 17 родовищ, з яких

11 газових, чотири газоконденсатних і два нафтових. В акваторіях Чорного та Азовського морів до фонду нафтогазоперспективних об'єктів Державної служби геології і надр України віднесено 37 об'єктів, підготовлених до глибокого буріння, 58 виявлених перспективних об'єктів, 87 прогнозних [1].

Варто зазначити, що спроби налагодити міжнародну кооперацію в межах Чорноморського регіону були невдалими. На початку 2000-х років серйозні наміри мала австрійська OMV, що розраховувала на кооперацію з «Чорноморнафтогазом», але внаслідок бездіяльності українських урядів 2004 р. вона остаточно переорієнтувалася на Румунію. Невдалою була і спроба залучити до розробок на шельфі американські компанії. Право на участь у розробці шельфу отримала Vanco Energy, яка для роботи в Україні створила дочірню компанію «Венко Прикерченська». Але зі зміною урядової команди компанію позбавили ліцензії, що спричинило тривалий судовий процес у Стокгольмському арбітражі та загальмувало прихід серйозних партнерів у розробку українського сектора шельфу. Чергова зміна владної команди у 2010 р. призвела до переорієнтації на партнерство з російськими компаніями, яке є політично мотивованим і не містить серйозної перспективи, оскільки ні «Газпром», ні «Лукойл», з якими підписані відповідні меморандуми, не є лідерами в шельфових розробках. Навпаки, в тих поодиноких шельфових проектах у Росії, де вони фігурують, використовується партнерство із західними компаніями.

Враховуючи темпи, взяті Туреччиною, Болгарією, Румунією, можна спрогнозувати, що у випадку подальшого виявлення запасів вуглеводнів, шельф Чорного моря в середньостроковій перспективі (5–10 років) може стати одним з альтернативних джерел поставок енергоресурсів до країн регіону [4]. Навряд чи за рахунок шельфового видобутку ці країни зможуть повністю забезпечити свої потреби у нафті та газі, але факт наявності енергоресурсів власного видобутку в національному енергетичному балансі буде відігравати позитивну роль у посиленні їх енергетичної безпеки.

По-четверте, важливою проблемою Чорноморського регіону є питання транспортування енергоносіїв. Чорне море ще з 1990-х років є ареною суперництва кількох конкуруючих трубопровідних проектів. Сьогодні головними конкурентами є проекти, ініційовані або підтримані ЄС, з одного боку, та РФ – з іншого. ЄС «просуває» Південний газовий коридор, розрахований на всі потенційні потоки газу, які можливо одержати і транспортувати територією Туреччини до Європи – це поставки газу з Азербайджану, Туркменістану, Ірану, Іраку. До проектів у пакеті Південного газового коридору слід віднести «Nabucco», Інтерконектор Туреччина–Греція–Італія (ITGI), пов'язаний із Трансадриатичним газопроводом (TAP), «Білий потік», Транскаспійський газопровід, а також іранський та іракський конектори для поставок газу до Європи [5].

Базовим проектом Південного газового коридору слід вважати «Nabucco» як найбільш підготовлений до реалізації, оскільки консорціум «Nabucco», заснований у 2004 р., до цього часу провів серйозну підготовчу та організаційну роботу. Одним з важливих чинників на користь проекту є досить послідовна підтримка з боку Європейської комісії. На сьогодні вона мобілізувала всі зусилля на підтримку саме «Nabucco», який має стати пілотним проектом реалізації розробленої Єврокомісією концепції єдиної енергетичної політики ЄС.

«Білий потік» (White Stream) часто безпідставно розглядають як конкуруючий із «Nabucco». Насправді він є доповнюючим, своєрідним північно-західним відгалуженням „Nabucco”. Через невизначену позицію України реалізацію цього проекту в українському напрямку, по суті, заморожено. Міжнародна компанія «White Stream Pipeline Co.» переорієнтувала проект у напрямку Румунії [2]. Це означає найбільшу протяжність морської ділянки газопроводу (1 105 км) порівняно з «Південним потоком» (900 км) або «Блакитним потоком-2» (444 км), максимальні глибини укладення труб (2 км) та, відповідно, погіршення економічності проекту та невідомі подальші його перспективи.

«Nabucco» руйнує російську стратегію, спрямовану на створення механізму транснаціонального маніпулювання напрямками, потоками та цінами експортованого газу. Якщо «Газпром» матиме «Північний потік» і «Південний потік», а до газопроводу Ямал–Європа додасться контроль над ГТС України, то він отримає ідеальну систему для пан'європейських газових маніпуляцій. А «Nabucco», не контрольований «Газпромом», із виходом в австрійському Хабі забезпечить високий рівень конкуренції. Ресурс «Газпрому» з високою імовірністю виявиться неконкурентним, з огляду на його традиційну політику максимізації експортних цін. Постачання через «Nabucco» азербайджанського,

туркменського чи іншого газу дасть змогу європейським покупцям грати за правилами не «Газпрому», а конкурентного ринку. Тому зовнішня протидія РФ спрямована на те, щоб будь-якою ціною завдати реалізації «Nabucco», навіть якщо декларуються нейтральні оцінки.

У цьому контексті існує ризик того, що траса газопроводів, яка має забезпечити поставки ресурсу для «Nabucco», проходить досить нестабільною зоною Південного Кавказу (через Азербайджан і Грузію), де є серйозні заморожені конфлікти, що, як відомо, мають властивість «раптово розморозуватися». Це збільшує політичні ризики проектів Південного газового коридору. Досить згадати події серпня 2008 р.

Саме чинник прихованої зовнішньої протидії РФ є головною загрозою не лише для Південного газового коридору, а й стабільності в Чорноморському регіоні загалом [1].

Не менш запеклу конкуренцію простежено в регіоні у сфері транспортування нафти. РФ докладала зусиль до встановлення контролю над маршрутом транспортування казахстанської нафти КТК «Тенгіз–Новоросійськ», через АК «Транснефть», фактично здобувши контроль над цим маршрутом, і спільно з американськими та казахстанськими акціонерами має намір розширити його потужність до проектної (67 млн т нафти/рік). Однак, проблемою є Чорноморські протоки, що вже перевантажені нафтовим трафіком. РФ із 1992 р. лобіювала реалізацію проекту Бургас–Александрополіс, який мав вирішити проблему чорноморських проток. Лише у 2007 р. було досягнуто остаточних домовленостей у форматі РФ–Болгарія–Греція.

Однак, активна позиція Туреччини, що намагається не лише вирішити цю проблему, а й замкнути нафтовий транзит на свою територію, – з огляду на зміну влади в Болгарії, яка вирішила ревізувати енергетичні проекти з Росією, – загальмувала реалізацію проекту. Важливу роль у цьому відіграло рішуче намагання РФ реалізувати проект газопроводу «Південний потік» в обхід виключної морської економічної зони України в Чорному морі, для чого необхідна згода Туреччини. Загалом турецька сторона запропонувала РФ взяти участь у транстурецькому проекті нафтопроводу Самсун (Чорноморське узбережжя) – Джейхан (Середземноморське узбережжя), ініційований Анкарою спільно з італійською компанією ENI, яка до того ж є головним учасником розробки казахстанського родовища Кашаган і партнером «Газпрому» в «Південному потоці». Ймовірно, вирішальну роль у конкуренції між маршрутами Бургас–Александрополіс і Самсун–Джейхан відіграють позиції не стільки Росії, скільки іноземних партнерів КТК, Тенгізького та Кашаганського проектів, зокрема, італійської ENI і групи американських компаній, які більшою мірою схиляються до турецького варіанту.

По-п'яте, стратегія України в цьому регіоні є невизначеною і невикористаною до кінця. Жодна із стратегічних можливостей, що їх відкриває вихід до моря, а саме – збільшення видобутку власних енергоресурсів і диверсифікація постачання вуглеводнів за 20 років використана не була. Винятком є будівництво терміналу «Південний» та нафтопроводу Одеса–Броди, які до середини 2010 р. використовувалися з метою, протилежною призначенню – транзиту російської, а не каспійської нафти. Це призвело до того, що Україна бездіяльно спостерігала за активністю РФ з реалізації обхідних проектів, що скорочували обсяги транзиту її територією [5].

Правом Росії, як власника енергоресурсів, є здійснення тієї чи іншої експортної політики, але така політика містить виклики для енергетичної безпеки України. Зокрема, із введенням в експлуатацію БТС-2 у 2012 р., зменшиться обсяг трубопровідного транзиту нафти українською нафтотранспортною системою (НТС), який і без того є сьогодні мінімальним.

Якщо взяти до уваги, що в обсязі транзиту нафти у 2010 р. (20,1 млн т) 16,9 млн т становив транзит до країн Центральної Європи нафтопроводом «Дружба», то транзит через чорноморські нафтові термінали України склав лише 3,2 млн т [2].

Аналіз динаміки за 2000–2010 рр. вказує на безперспективність намагань України зберегти російський нафтовий транзит ціною різноманітних поступок, у т. ч. стратегічного характеру (наприклад, реверсне використання Одеса–Броди), оскільки РФ неухильно та послідовно реалізує стратегію мінімізації залежності від транзитних країн, без огляду на ступінь їх до себе політичної лояльності та економічної прив'язаності.

Водночас, ця динаміка є підтвердженням стратегічної помилки Уряду України у 2004 р., коли він погодився на реверсне використання нафтопроводу Одеса–Броди як заходу, спрямованого на збільшення завантаження НТС російською нафтою. Результат – обсяги транзиту не зросли, а перспективні нафтові потоки з регіону Каспію минули Україну. Тенденція до скорочення обсягів

транзиту російської нафти через Україну збережеться й надалі. Не можна виключати і сценарій повного його припинення.

Інша тенденція, що викликає занепокоєння, пов'язана з підвищенням активності в освоєнні вуглеводневих покладів Чорного моря загалом і на українському шельфі зокрема. Видобуток газу на шельфі в українському секторі наразі становить 1,16 млрд м³ із можливістю нарощування в найближчій перспективі лише до 1,2 млрд м³ – через брак інвестиційних ресурсів і відсутності у національних операторів технологій глибоководного видобутку [2]. Ситуація могла б покращитися з приходом в Україну серйозних іноземних компаній, подібно тому, як це було в Туреччині чи Румунії. Сьогодні для цього складаються непогані передумови.

Крім того, слід мати на увазі, що поява російських компаній у шельфових розробках поблизу Кримського півострова сприятиме підбуренню посягань політичних сил РФ на Крим. У поєднанні з економічно необґрунтованим і політично мотивованим проектом Керченського мосту це створюватиме ефект прив'язування Криму до нестабільного російського Північного Кавказу. Водночас із ризиками, пов'язаними з базуванням ЧФ у Севастополі, це знижує привабливість України як партнера в реалізації енергетичних проектів.

Виразним прикладом може бути переорієнтація проекту «Білий потік», що мав пройти Кримським півостровом до сполучення з ГТС України, чим уможлиблювалося постачання газу до країн ЦСЄ. Проте, компанія-оператор спрямувала маршрут газопроводу на Румунію – і не лише внаслідок перманентної невизначеності України, але й через наочну перспективу втягування Криму в орбіту російських політичних та економічних впливів.

Спільна господарська діяльність на шельфі Чорного моря із залученням російських компаній, коли меморандуми були підписані у 2010 р. та на початку 2011 р., спрацьовуватиме на користь РФ, оскільки слугує меті розмивання економічного суверенітету України над Кримом, дозволить РФ і надалі зволікати з делімітацією морських кордонів, зберігаючи status quo невизначеності. Загалом, це сприятиме російській стратегії зміцнення контролю в Чорноморському регіоні.

Висновки й перспективи подальших досліджень. Азово-Чорноморський регіон є надзвичайно важливим в стратегічному плані забезпечення економічних конкурентних переваг формування і функціонування України як морської держави. Проте невідповідна державна політика, відсутність чітко сформованого морського кордону, невикористання власного морського стратегічного потенціалу в межах цього регіону послаблює позиції України не лише як учасника міжнародних морських відносин, але й унеможлиблює її належне функціонування як морської держави в межах Азово-Чорноморського регіону.

У подальших дослідженнях перспективним убачається вивчення питань, пов'язаних із формуванням і забезпеченням відповідної морської стратегії України та її впливу на вирішення проблемних питань, які стосуються встановлення українсько-російського морського кордону, що є передумовою забезпечення стратегічних завдань геополітичного, економічного й екологічного характеру в Азово-Керченській акваторії.

Список використаної літератури

1. Інформація з офіційного сайту Міністерства енергетики та вугільної промисловості України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://mpe.kmu.gov.ua/fuel/control/uk/publish/category?cat_id=35081.
2. Круглякова Р. Геолого-химическая характеристика естественных проявлений углеводородов в Черном море / Р. Круглякова, М. Круглякова, Н. Шевцова // Геология и полезные ископаемые Мирового океана [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.nbu.gov.ua>.
3. Ливень О. Перспективы освоения нефтегазового потенциала украинских акваторий Черного и Азовского морей / О. Ливень // [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.uaenergy.com.ua>.
4. Українським шельфом цікавляться великі іноземні компанії [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://news.finance.ua>.
5. Черное золото Черного моря [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.cisoilgas.com/article/Black-gold-of-the-Black-Sea>.

Адреса для листування:
43010, м. Луцьк, вул. Винниченка, 28, к. 205.

Статтю подано до редколегії
10.04.2012 р.