

# АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ УКРАЇНСЬКО-БІЛОРУСЬКИХ ВІДНОСИН У КОНТЕКСТІ ІНІЦІАТИВИ ЄС «СХІДНЕ ПАРТНЕРСТВО»

Плаксенко Марія Леонідівна

• **Визначення та аналіз актуальних питань у відносинах між Україною та Білоруссю в рамках нового інструменту зовнішньої політики ЄС – «Східне партнерство». Встановлено та досліджено основні спільні напрями співпраці, зокрема забезпечення енергетичної безпеки України та Білорусі, транзит української електроенергії до країн Балтії територією Білорусі, а також реалізація транзитного потенціалу двох країн (коридор Чорне море – Балтійське море).**

*Ключові слова:* Україна, Білорусь, «Східне партнерство», енергетична безпека, транзитний потенціал.

**Н**овий інструмент політики сусідства ЄС – «Східне партнерство», що офіційно стартував 7 травня 2009 р. під час саміту в Празі, – спрямований на досягнення стабільного та передбачуваного простору навколо кордонів Євросоюзу. Це передбачає двосторонню та багатосторонню співпрацю країн ЄС зі східними партнерами (Україна, Молдова, Азербайджан, Вірменія, Грузія, Білорусь) за тематичними платформами: демократія, економічна інтеграція і конвергенція з політиками ЄС, енергетична безпека та контакти між людьми. Проте як було зазначено в польсько-шведських пропозиціях із «Східного партнерства» від 26 травня 2008 р. додаткова цінність цього інструменту полягатиме «у посиленні пропозиції Білорусі, яка до цього часу ще не була охоплена жодною багатосторонньою ініціативою ЄС» [1]. Таким чином можна констатувати, що новий інструмент політики ЄС «Східне партнерство» направлений на залучення Білорусі та її інтеграцію до регіональної системи багатосторонньої співпраці з ЄС.

Двосторонні відносини між Україною та Білоруссю протягом тривалого часу залишалися непродуктивними внаслідок різновекторності зовнішньої політики обох країн. Проте з початку 2009 р. діалог між країнами активізувався, що пов'язано передусім з покращенням відносин між ЄС та Білоруссю<sup>1</sup>

та водночас погіршенням відносин між Мінськом та Москвою (*посилення політичного, економічного та енергетичного тиску з боку РФ*). Крім того, РФ із настороженням сприймає започаткований інструмент ЄС «Східне партнерство». Так під час прес-конференції за підсумками саміту Росія–ЄС, що відбувся 22 травня 2009 р., Президент РФ Д. Медведєв заявив: «Ми не хотіли б, щоб «Східне партнерство» перетворилося на партнерство проти Росії, тому що існують різні приклади» [2].

Таким чином, Україна як найбільш інтегрована до європейського простору з країн партнерів, визначених ЄС, а також найбільш близька за ментальністю, історією та певними цінностями до Білорусі, потенційно може стати «адвокатом» та найближчим партнером Білорусі у відносинах з ЄС. Цьому процесу сприяє й наявність спільних інтересів у обох країнах, зокрема забезпечення енергетичної безпеки України та Білорусі, транзит української електроенергії до країн Балтії територією Білорусі, а також реалізація транзитного потенціалу країн (коридор Чорне море – Балтійське море).

Невирішеним залишається питання, пов'язане з відмовою ратифікації Державними Зборами Республіки Білорусь Договору про

<sup>1</sup>Внесення Білорусі до кола партнерів в рамках «Східного партнерства», прийняття Європарла-

ментом резолюції щодо стратегії ЄС стосовно Білорусі (PT\_TA-PROV(2009)0027), невизнання Білоруссю незалежності Південної Осетії та Абхазії тощо.

державний кордон між Україною та Білоруссю від 12 травня 1997 р.<sup>2</sup>

Окремі аспекти відносин між Україною та Білоруссю досліджуються широким колом вітчизняних вчених та аналітиків: О. Долженковим [3], В. Засадко [4] О. Соскіним [5], Ю. Пащенко [6], С. Слишовою [7], проте тематика цих досліджень стосується аналізу саме двосторонніх відносин між країнами, зокрема щодо економічного співробітництва та вирішення питань оформлення кордону.

Аналізуючи досвід з вивчення цього питання, необхідно зазначити різноманітність думок та підходів щодо вирішення найгостріших проблем українсько-білоруських відносин, оскільки кожний дослідник прагне зробити власні акценти та оцінки процесів, що відбуваються на регіональному рівні.

У даній статті автор прагне визначити та проаналізувати актуальні питання українсько-білоруських відносин саме в контексті тристороннього співробітництва (Україна–Білорусь–ЄС) за новою ініціативою ЄС–«Східне партнерство». Предметом такого аналізу є зовнішня політика України, одним із пріоритетних напрямів якої є налагодження двосторонніх відносин із сусідніми країнами, зокрема Білоруссю, в межах нового багатостороннього формату партнерства з ЄС–«Східне партнерство». Особливу увагу приділено експертизі можливої *енергетичної співпраці України та Білорусі з країнами Балтії* як найбільш вірогідної в існуючому Балто-Чорноморському співробітництві.

Так, з урахуванням усіх спільних інтересів України та Білорусі, а також тематичних платформ у рамках «Східного партнерства», перспективними напрямками тристороннього співробітництва між *Україною, Білоруссю та ЄС, представленого країнами Балтії, зокрема Литвою*, автор визначає **енергетичний та транспортний напрями**, що передусім пов'язано з транзитним характером України та Білорусі. Співпраця за тематичною платформою «Демократія, належне управління і стабільність» навряд чи на цей час може мати місце, внаслідок обрання Білоруссю власного шляху розвитку політичної системи.

<sup>2</sup>Білоруська сторона пов'язує питання кордонів з проблемою боргу, що у неї існує з Україною ще з часів розпаду СРСР. Ця проблема виникла у зв'язку з тим, що після розпаду СРСР білоруські підприємства переказали українським гроші за випущену, але не відвантажену продукцію.

### Можливості енергетичної співпраці

Тематичною платформою «Східного партнерства» – «Енергетична безпека» – передбачено поглиблене співробітництво з партнерами, зокрема підтримання повної інтеграції енергетичного ринку України з енергетичним ринком ЄС та поглиблення енергетичного співробітництва з Білоруссю, що має охоплювати питання транзиту вуглеводнів і реформування енергетичного сектору. Оскільки Україна і Білорусь залишаються основними транзитерами російських енергоносіїв до країн ЄС, є необхідність налагодження спільних дій обох країн у цій сфері, що могли б гарантувати їх енергетичну безпеку та збереження транзитних можливостей.

У цьому контексті головною подією постає Меморандум про співробітництво між Кабінетом Міністрів України і Урядом Білорусі в енергетичній сфері, який був підписаний 20 січня 2009 р. Цей Меморандум спрямований на поглиблення двостороннього співробітництва України та Білорусі в енергетичній сфері, передусім реалізацію багатосторонніх проектів, досягнення підвищення енергетичної безпеки вказаних країн, диверсифікацію поставок енергоресурсів, інтеграцію енергетичних ринків країн, сприяння реалізації проектів з модернізації, ремонту та комплектації обладнання для енергетичних об'єктів тощо [8].

Важливість співпраці в енергетичній сфері підкреслена під час зустрічі у тристоронньому форматі Україна–Білорусь–Польща між керівниками міністерств (відомств не існує), відповідальних за координування у сфері національної безпеки держав. 23 червня 2009 р. сторони зазначили, що геополітичне становище дозволяє державам бути активними гравцями щодо питань, пов'язаних з транзитом енергоносіїв з Росії, Чорноморсько-Каспійського регіону та Центральної Азії на європейські ринки. Результатом цієї зустрічі стало заснування принципово нового та перспективного механізму співпраці між Україною, Білоруссю і Польщею – **«Київська ініціатива»**, що сприятиме взаєморозумінню між державами, розв'язанню проблемних питань та налагодженню конструктивної співпраці за багатьма напрямками.

### Співпраця в нафтогазовій сфері

Білорусь є залежною від експорту російської нафти, який складає за даними Білоруського інституту стратегічних досліджень (BISS) – 40 %

від загального білоруського експорту. Проте побудова Росією нафтопроводу в обхід Білорусі – Балтійська трубопровідна система (БТС) I та проектування БТС – II, а також зростання цін російської нафти для Білорусі змушують Мінськ шукати альтернативні джерела постачання нафти. Державною комплексною програмою модернізації основних виробничих фондів білоруської енергетичної системи, енергоощадження та підвищення в республіці власних паливно-енергетичних ресурсів упродовж до 2011 р. у сфері транзиту та постачання нафти в якості альтернатив існуючих схем поставок передбачені два напрями: південний – через порти на Чорному морі (Одеса) та північний – через порти на Балтійському морі (Вентспілс, Бутінге, Клайпеда). Відповідно до цього документа доставка нафти **південним напрямом** буде можлива під час виконання наступних дій та інвестицій:

- у випадку використання комбінованого маршруту доставлення нафти (по магістральному нафтопроводу «Одеса–Броди», перевалка у вагоноцистерни в Бродях з наступним транспортуванням залізницею) *інвестиції не потрібні*;

- при скороченні транзиту російської нафти та використанні діючих магістральних нафтопроводів – будівництво перемички «Бобовичі–Костюковичі» (Білорусь) протяжністю 205 км, потрібні інвестиції у розмірі 120 млн дол. США;

- при збереженні існуючих об'ємів транзиту російської нафти необхідним є будівництво ділянки нафтопроводу протяжністю 800 км (від Бродів до південної гілки білоруської частини нафтопроводу «Дружба»), трьох нафтоперегінних станцій та відновлення нафтоперегінної станції Костюковичі – інвестиції 530 млн дол. США.

**Для південного напрямку**, за розрахунками білоруських експертів, можливе використання нафтопроводу «Баку–Супса» й приналежних Казахстану нафтоналивних терміналів у Грузії та Україні, що дозволить постачати казахстанську нафту до Білорусі, в тому числі залізницею через Україну [9].

Проте для приєднання Білорусі до нафтопроводу «Одеса–Броди», крім політичної волі обох сторін, необхідним є забезпечення реалізації проекту ЄАНТК «Одеса–Броди» в аверсному напрямі. Крім того, для Білорусі важливою є цінова політика, оскільки економічна доцільність приєднання Білорусі до такого проекту залежатиме від співвідношення цін на кордоні Білорусі азербайджанської

та російської нафти. Це пов'язано з тим, що лише доходи від транзиту нафти територією Білорусі до ЄС, без урахування потреб нафтохімічного комплексу країни (за 2007 р. потреби паливно-енергетичних ресурсів в Білорусі склали 37,3 млн т умовного палива, з них власного виробництва – близько 15 %), не можуть створити достатньої зацікавленості Білорусі в цьому проекті [10].

Не менш перспективною є можливість співпраці в газовій сфері між Україною та Білоруссю. Зокрема Україна пропонує Білорусі використання своїх **газових сховищ** для збереження приналежного Білорусі газу. Це питання актуальне у сфері забезпечення енергетичної безпеки Білорусі, яка не має достатньо потужних сховищ для надійного газового забезпечення (при споживанні 20 млрд куб. м газу на рік, Білорусь має можливість зберігати лише 850 млн куб. м на рік, при необхідних 20 % критичних запасів газу від щорічного споживання) [11]. На 16-му засіданні міждержавної українсько-білоруської комісії з торгівельно-економічного співробітництва, що відбулася 2 червня 2009 р., Україна запропонувала резервування за Білоруссю можливості зберігання газу обсягом 2–3 млрд куб. м у сховищах поблизу українсько-білоруського кордону [12].

### Співпраця в електроенергетичній сфері

Імпорт та транзит української електроенергії можна вважати перспективним напрямом тристоронньої співпраці. Актуальність теми транзиту української електроенергії територією Білорусі до Литви пов'язана передусім з тим, що на вимогу ЄС Литва мусить припинити роботу Ігналінської АЕС до кінця 2009 р. (ЄС остерігається можливих аварій на станції, де встановлені радянські енергоблоки (РБМК–1500), аналогічні реакторам Чорнобильської АЕС), що зумовить дефіцит електрики як в самій Литві, так і частково в Латвії (Ігналінська АЕС на 70 % забезпечує потреби Литви в електроенергії). Лінії електропередач між ЄС та Прибалтикою на сьогодні не існує (Литва, Естонія, Латвія та Польща планують побудову спільної нової АЕС до 2018 р., але досі не має одностайного рішення цих країн щодо проекту) і прибалтійські мережі об'єднані з енергосистемами РФ. Як газ, так і нафта для литовських ТЕЦ постачаються з Росії. Після закриття Ігналінської АЕС частина російського газу в енергетичному секторі Литви підвищиться до 80 %. На думку литовських експертів, така залежність від цін та на-

дійності постачання, що визначаються одним експортером, може стати потенційною небезпекою. Постачання білоруської електроенергії до Литви вже законотрактувала на найближчі 10 років литовська філія РАО «ЄЕС» – компанія ERC, тому *активізація України в цьому напрямі викликає певне занепокоєння РФ*.

Литва ж зацікавлена у придбанні української електроенергії загальною потужністю 20 МВт (спроможність поставки до 170 млн кВт/год на рік), проте в перспективі є можливість поступового нарощування цих потужностей. Крім того, реалізація зазначеного проекту вже знайшла підтримку президентів трьох країн та передбачена Дорожньою картою розвитку стратегічного партнерства між Україною та Литовською Республікою на 2009–2010 рр. І хоча ця потужність невелика порівняно з цифрами загального експорту Україною електроенергії (близько 5 тис. МВт щорічно), проте це є стратегічним кроком на шляху до інтеграції енергетичного ринку України з енергетичним ринком ЄС, представленим зокрема Литвою.

Не менш особливою є співпраця України та Білорусі у сфері електроенергії. Білорусь має власні енергогенеруючі потужності, що здатні виробляти до 30,1 млрд кВт/год (*загальні потреби електроенергії на 2006 р. склали 36,2 млрд кВт/год*). Однак білоруська електроенергія дуже дорога, оскільки вона виробляється в основному тепловою генерацією (переробка газу, торфу, вугілля, деревини тощо). Тому Мінськ *імпортує* дешевшу електрику передусім з Росії.

У Державній комплексній програмі модернізації основних виробничих фондів білоруської енергетичної системи, енергоощадження та підвищення в республіці власних паливно-енергетичних ресурсів упродовж до 2011 р. від 15 листопада 2007 р. [9] зазначено, що синхронна робота з українською енергосистемою з використанням існуючих міждержавних ліній між енергосистемами України (Хмельницька та Рівненська АЕС, що знаходяться біля кордону з Білоруссю) та Білорусі дозволить здійснювати поставлення електроенергії до 3,5 млн МВт/год на рік. Для підвищення можливого імпорту електроенергії з України необхідно будівництво нової міждержавної ЛЕП – Рівненська АЕС (Україна) – підстанція Мікашевичі (Республіка Білорусь), яка підвищуватиме імпорт електроенергії з України до 6 млн МВт/год на рік. Україна зацікавлена у цьому проекті, оскільки, за даними Державного підприємства НЕК «Укренерго», будівництво нової міждер-

жавної ЛЕП Рівненська АЕС – Мікашевичі, забезпечуватиме можливість збільшення обміну електроенергією, насамперед експорту української електроенергії до Республіки Білорусь та країн Балтії з доведенням їх орієнтовно до 11 млрд кВт/год на рік [13].

Україна стала постачальником електроенергії до Білорусі у 2006 р., проте вже в 2007 р. поставлення припинилося, що пов'язано з відсутністю вільних об'ємів української електроенергії на внутрішньому ринку. Під час зустрічі Президентів В. Ющенко та О. Лукашенка 20 січня 2009 р. було домовлено про відновлення експорту української електроенергії в Білорусь, а також її транзит територією Білорусі до Литви. За даними ЗМІ згоди визначали, що в поточному році Україна експортуватиме в Білорусь до 3 млн МВт/год на рік за ціною 45 дол. США за 1 МВт/год. При цьому транзитні послуги Білорусі при поставленні енергії до Литви буде сплачувати Україна за ставкою 5 дол. США МВт/год. Проте з часом Мінськ заявив: ставка має бути підвищена до 7 дол. США МВт/год, а ціна української електроенергії для білоруських споживачів – знижена до 43,5 дол. США МВт/год. Така зміна позиції зумовлена тим, що з початку 2009 р. ціна російської електроенергії, що експортує Білорусь, у доларовому еквіваленті складала 45 дол. США МВт/год, але в лютому 2009 р. російська валюта девальвувала. Внаслідок цього російська електроенергія для Білорусі стала коштувати 40 дол. США МВт/год, у зв'язку з чим українські пропозиції стали неконкурентоспроможними [14].

Проте під час останнього 16-го засідання міжурядової українсько-білоруської комісії з торгівельно-економічного співробітництва (2 червня 2009 р.) Білорусь погодилася імпортувати до кінця 2009 р. 750 млн кВт/год української електроенергії на взаємовигідній основі, ціна якої не була повідомлена. Крім того, відповідно до *першочергових заходів інтеграції об'єднаних енергетичних систем України до об'єднаних енергетичних систем ЄС* (розроблені Міністерством палива та енергетики України) експорт і транзит енергетичних ресурсів у 2010 р. до Білорусі має збільшитися до 1800 млн кВт/год. Цим документом також передбачено розроблення заходів щодо поступового приведення об'єднаної енергетичної системи (ОЕС) України до вимог UCTE – Union for the Coordination of Transmission of Electricity (Об'єднання з координування передачі електроенергії) з метою інтеграції ОЕС

України до енергетичного об'єднання європейських країн [15].

Варто згадати й плани Білорусі на будівництво власної АЕС, що за підрахунками білоруських експертів дозволить зменшити енергозалежність країни. Роботи з будівництва мають розпочатися наприкінці 2009 р., введення в експлуатацію першого енергоблоку у 2016 р., другого – у 2018 р. Будівництво АЕС здійснюватиметься за російським проектом, що стало однією з умов під час згоди російської сторони надати кредит для реалізації цього проекту у розмірі 9 млрд дол. США. До того ж 28 травня 2009 р. на засіданні Ради міністрів Союзної держави була підписана Міжурядова угода про співробітництво в області використання атомної енергії в мирних цілях між Білоруссю та РФ, яка відкриває можливість для реалізації конкретних проектів, зокрема щодо будівництва в Білорусі АЕС. Проте на перешкоді до реалізації проекту може стати незгода Литви, адже майбутню станцію передбачається розташувати в Островецькому районі Гродненської обл., що за 50 км від Вільнюса.

### **Перспективи транспортного коридору Балтійське море – Чорне море**

Найперспективнішим проектом тристороннього співробітництва між Україною, Білоруссю та ЄС у рамках «Східного партнерства» можна визначити проект зі створення міжнародного транспортного коридору Балтійське море – Чорне море, що передусім передбачає отримання міжнародної фінансової допомоги від ЄС для розвитку відповідної інфраструктури на вигідних умовах.

Умови створення такого коридору були закладені 12 травня 2008 р., коли була підписана тристороння Угода про розвиток перевезень вантажів за напрямом Балтійське море – Чорне море між Україною, Білоруссю та Литвою (17 жовтня 2008 р. Міністр транспорту та зв'язку України підписав наказ «Про затвердження міжвідомчої Угоди про розвиток перевезень вантажів за напрямом Балтійське море – Чорне море»). Ця Угода визначає основні цілі цієї співпраці:

- підвищення ефективності транспортного зв'язку для організації перевезень вантажів за напрямом Балтійське море – Чорне море та в зворотньому напрямі;

- сприяння полегшенню доступу на міжнародний ринок послуг залізничного транспорту держав – сторін Угоди та створення рівних недискримінаційних умов для заказників по-

слуг залізничного транспорту при перевезенні вантажів за напрямом Балтійське море – Чорне море;

- співробітництво з метою збільшення об'ємів міжнародних перевезень вантажів;

- забезпечення безпеки руху, збереження вантажів та охорона навколишнього середовища відповідно до міжнародних норм та стандартів;

- гармонізація транспортної політики, а також правового регулювання у сфері залізничного транспорту, що не суперечить положенням права Європейського Союзу [16].

Отже, головне завдання Угоди – організація транспортного коридору між портами Іллічівська та Клайпеди через Мінськ, що повністю відповідає проекту контейнерного перевезення «Вікінг» (*можна перевозити сотні автопоїздів та великовантажних контейнерів за швидкісним режимом (1700 км за 50–60 год)*). Проте для ефективнішого використання проекту та розвитку всього транзитного потенціалу Балто-Чорноморського басейну, перед країнами-учасниками коридору стоїть завдання географічно розширити коло учасниць, наприклад завдяки приєднанню Туреччини (в південному напрямі) та, можливо, північноєвропейських країн (у північному напрямі), у чому ці країни також зацікавлені. Адже приєднання цих країн до коридору Балтійське море – Чорне море сприятиме залученню інших країн, які користуються турецьким та шведським транзитом через порти (Іран, Ірак, Туркменістан, Азербайджан та країни Північної Європи). Проте невирішення питання делімітації та демаркації кордону між Україною та Білоруссю впливає на невизначення перспектив із здійснення спільного прикордонно-митного контролю обох країн, що перешкоджає полегшенню перетину кордону транзитного транспорту.

### **Висновки**

Таким чином, проаналізувавши актуальні питання українсько-білоруських відносин у контексті нової програми ЄС «Східне партнерство», основними напрямками співпраці визначено *енергетичний та транспортний*, що насамперед пов'язано з транзитним характером України та Білорусі. В енергетичній сфері найбільшого успіху можна очікувати з питання експорту української електроенергії до Білорусі та її подальший транзит до країн Балтії, зокрема Литви. Адже вихід на ринок електроенергії в цьому регіоні є стратегічним

кроком на шляху до інтеграції енергетичного ринку України з енергетичним ринком ЄС. Питання приєднання Білорусі до проекту «Одеса–Броди» визначатиметься реалізацією проекту ЄАНТК в аверсному режимі, гарантуванням наповнення його каспійською нафтою та економічною доцільністю участі Білорусі в ньому. Це сприятиме узгодженості політики транзиту енергоносіїв до Європи. Найперспективнішою виглядає тристороння співпраця за напрямом реалізації проекту щодо створення

міжнародного транспортного коридору Балтійське море – Чорне море, що визначається його практичним та економічним наповненням.

Отож, проаналізувавши спільні інтереси України та Білорусі, а також можливості розвитку тристоронньої співпраці між Україною, Білоруссю та ЄС у рамках «Східного партнерства», перспективами подальшого наукового дослідження можна назвати моніторинг динаміки розвитку подій та їх вплив на характер відносин між Києвом та Мінськом.

### Використані джерела

1. *Polish-Swedish proposal, Eastern partnership* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.msz.gov.pl/Polish-Swedish,Proposal,19911.html>
2. *Позвольте мне со своей стороны подвести некоторые итоги саммита Россия–ЕС... : прес-конференція Д. Медведева за підсумками саміту Росія–Євросоюз, 22 травня 2009 р., Хабаровськ* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.kremlin.ru/appears/2009/05/22/0937\\_type63380\\_216699.shtml](http://www.kremlin.ru/appears/2009/05/22/0937_type63380_216699.shtml)
3. *Долженков, О.* Україна–Білорусь: досвід політичної трансформації / О. Долженков ; Одес. юрид. ін-т Нац. ун-ту внутр. справ. – О. : Астропринг, 2003. – 264 с.
4. *Засадко, В.* Проблема ратифікації договору про українсько-білоруський кордон: перешкоди на шляху до євроінтеграції / В. В. Засадко // Стратегічні пріоритети. – 2009. – №1 (10). – С. 270–274.
5. *Соскін, О.* Чому ми не дружимо з Білоруссю? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://soskin.info/news/2180.html>
6. *Пащенко, Ю.* Про стан транзитних перевезень Білорусі через територію України / Ю. Пащенко ; НАН України; Рада по вивченню продуктивних сил України. – К., 2001. – 32 с.
7. *Слишова, С.* Зовнішні економічні зв'язки між Україною і Республікою Білорусь: сутність та організаційно-економічні аспекти їх вдосконалення / С. Слишова ; Укр. акад. зовніш. торг. – К. : Т–во «Знання», 2002. – 48 с. : табл. – Бібліогр. : С. 47–48.
8. *У присутності* Президентів України та Білорусі відбулося підписання двосторонніх документів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.president.gov.ua/news/12662.html>
9. *Государственная комплексная программа модернизации основных производственных фондов белорусских энергетических систем, энергосбережения и увеличения доли использования в республике собственных топливно-энергетических ресурсов на период до 2011 года* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://pravov.by/webnra/text.asp?start=1&RN=P30700575>
10. *Костюгова, В.* Перспективы участия Беларуси в эксплуатации нефтепровода Одесса–Броды. – BISS SA 4/2008 – EG [Електронний ресурс] / В. Костюгова. – Режим доступу : <http://belinstitute.eu/images/stories/documents/odessabrody.pdf>
11. *Мартинюк, В.* Українсько-білоруські відносини: перспективи в енергетичному вимірі [Електронний ресурс] / В. Мартинюк. – Режим доступу : <http://www.ucipr.kiev.ua/modules.php?op=modload&name=News&file=article&sid=6032626>
12. *Украина и Беларусь могут принять участие в европейском транспортном коридоре* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.government.by/ru/rus\\_news02062009.html#n2](http://www.government.by/ru/rus_news02062009.html#n2)
13. *Схема розвитку ОЕС України на 2010 рік з перспективою до 2015 року* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.ukrenergo.energy.gov.ua/ukrenergo/control/uk/publish/article?art\\_id=59869&cat\\_id=33495&search\\_param=%E5%EA%F1%EF%EE%F0%F2&searchPublishing=1](http://www.ukrenergo.energy.gov.ua/ukrenergo/control/uk/publish/article?art_id=59869&cat_id=33495&search_param=%E5%EA%F1%EF%EE%F0%F2&searchPublishing=1)
14. *Савченко, Ю.* Электрические эмоции [Електронний ресурс] / Ю. Савченко // Комментарии. – 2009. – 20 февраля (№ 160). – Режим доступу : <http://comments.com.ua/?art=1235065569>
15. *Першочергові заходи інтеграції об'єднаних енергетичних систем України до об'єднаних енергетичних систем ЄС.* – Міністерство палива та енергетики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://mpe.kmu.gov.ua/fuel/control/ukr/publish/article?art\\_id=153651&cat\\_id=99008](http://mpe.kmu.gov.ua/fuel/control/ukr/publish/article?art_id=153651&cat_id=99008)
16. *Соглашение о развитии перевозок грузов в направлении Балтийское море – Чёрное море* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/aasasas/print/9035.html>