

with the second half of the 20<sup>th</sup> century. Thus, the study of the past experience should help overcome the current shortage of relations with Balkan countries.

In general, during the post-war period up to the 90s of the 20<sup>th</sup> century Yugoslav and Ukrainian scientists have collaborated in various fields of scientific knowledge, but it is fair to say, however, that these contacts were not regular and the potential of both sides was used only partially. Successful results were achieved primarily in agriculture. The result of international cooperation, in the mid 60s of the 20<sup>th</sup> century, was the introduction of a new method (Coconut palmettos) of fruit trees formation (gardens in the 34 farms of the Crimea). In 80s of the 20<sup>th</sup> century Novisadskii and Zemunskii Research Centers had a possibility to share new developments of breeding with the Kharkiv Institute of Plant Production, Breeding and Genetics and with the Odesa All-Union of Selection and Genetics Institute.

Universities of Ukraine and SFRY established contacts in the scientific field. Specifically the cooperation was developed between the universities of Kharkiv and Sarajevo, Novi Sadu and Uzhgorod, Kyiv and Zagreb. During the 60–80s of the 20<sup>th</sup> century, the most productive relationships were between Taras Shevchenko National University of Kyiv and University of Zagreb. During this period it was sent 52 teachers and 197 students from Kyiv to Zagreb University. Accordingly, KNU received 60 teachers and about 200 students from Zagreb.

The level of cooperation between Yugoslav and Ukrainian philologists among other things demonstrates the results of translation activity. In particular, during the Soviet system works of Yugoslav authors were published 78 times a total circulation of more than 3.8 million copies.

Certainly, Yugoslavia was ready to deepen cooperation with scientific institutions of Ukraine. However, the closed nature of the USSR's research institutions and limited access to the world stage forced SFRY to cut plans for cooperation with Ukrainian counterparts. Basically, instead of direct communication scientists were forced to be limited in acquaintance with each other's successes through the scientific literature, which with less obstacles got to Yugoslavia and Ukraine.

**Key words:** scientific relations, Ukrainian and Yugoslav scientists, cultural cooperation.

УДК [327:351.863]:[338.47+620.9](477+479.24)

**Олександр Дуднік**

## **НАЦІОНАЛЬНА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ПРОБЛЕМ ТРАНСПОРТНО-ЕНЕРГЕТИЧНОЇ СПІВПРАЦІ З АЗЕРБАЙДЖАНОМ НА МЕЖІ ХХ–ХХІ ст.**

*У статті висвітлено недоліки національної безпеки України на прикладі виникнення проблем у розвитку українсько-азербайджанської співпраці в транспортно-енергетичній сфері.*

**Ключові слова:** національна безпека, транспортно-енергетична сфера, нафтопроводи, іноземні інвестиції, співробітництво.

Зовнішньополітичні виклики, що поставали перед Україною, висунули низку складних завдань перед країною та суспільством. З-поміж них і забезпечення національної безпеки, зокрема в енергетичній сфері.

На сьогодні енергетична безпека України не гарантована. Тому актуальним на разі є вивчення проблем, що виникли в результаті транспортно-енергетичної співпраці між Україною і Азербайджаном на межі ХХ–ХХІ ст. Це дозволить здійснити порівняльний аналіз дій двох державних механізмів щодо забезпечення і гарантування енергетичної безпеки країни як складника національної. Розв'язання поставлених завдань дасть відповідь на запитання: як гарантувати національну безпеку України сьогодні?

Українські й азербайджанські дослідники приділяють чимало уваги вивченню співробітництва між двома державами в політичній, економічній та культурній сферах. Прикладом є статті Ю. Кіма «Україна-Азербайджан: історія міждержавних зносин» [5], Н. Умарова «Українсько-азербайджанські відносини в енергетичній сфері» [14], колективна монографія азербайджанців М. Гасымлы, А. Дамирова та українського дослідника О. Купчика «Украинско-азербайджанские политические отношения: история и современность» [1].

Серед останніх досліджень варто відзначити праці таких науковців, як «Українсько-азербайджанські відносини на сучасному етапі (1991–2010 рр.)» М. Науменко [8] та

«Українсько-азербайджанські економічні відносини: тенденції розвитку» П. Тригуба [11]. У статті М. Науменко виявлено позитивну динаміку в транспортно-енергетичному співробітництві двох держав, у П. Тригуба показано як позитивні, так і негативні моменти в сучасній економічній співпраці Києва і Баку. Проте відсутні дослідження, де б висвітлювалися проблеми економічного співробітництва двох держав та їх взаємозв'язок з підходами щодо гарантування національної, зокрема й енергетичної, безпеки.

З огляду на вищезазначене, мета цього дослідження — показати недоліки національної безпеки України на прикладі виникнення проблем у розвитку українсько-азербайджанської співпраці в транспортно-енергетичній сфері.

Сучасні двосторонні азербайджансько-українські відносини були започатковані 19 листопада 1991 р. Тоді у Києві був підписаний «Договір про основи міждержавних відносин між Україною і Азербайджанською Республікою».

9 грудня 1992 р. під час офіційного візиту в Україну президента Азербайджану А. Ельчибея був укладений міждержавний договір між Україною і Республікою Азербайджан (РА), ратифікований Верховною Радою у квітні 1993 р., а парламентом Азербайджану — в 1994 р. [12].

Проте у перші роки незалежності спільні зовнішньоекономічні зв'язки між Україною і АР розвивались повільно. На перешкоді була азербайджансько-вірменська війна за Нагірний Карабах. Лише після її припинення у 1994 р. та взаємних візитів президентів Л. Кучми і Г. Алієва ефективність міждержавного співробітництва почала зростати.

Так, у липні 1995 р. АР відвідав президент України Л. Кучма і підписав одинадцять державних, урядових та відомчих документів щодо розвитку торговельно-економічного співробітництва, виробничої кооперації, вільної торгівлі тощо.

Під час офіційного візиту Г. Алієва в Україну 24–25 березня 1997 р. була підписана Декларація про поглиблення відносин партнерства між Україною і Азербайджаном та меморандум про співпрацю у галузі нафтогазової промисловості. Крім того, було укладено низку міжурядових домовленостей, зокрема в митній сфері й галузі залізничного транспорту.

У квітні 1997 р. до Баку прибула урядова делегація України на чолі з міністром А. Минченком. Сторони намагалися розробити схему постачання нафти до українських портів Одеси та Іллічівська з використанням залізничних перевезень і трубопроводу Баку—Супса, а також танкерів та переправ Чорним морем. З Одеси нафта мала транспортуватися територією України завдяки нафтопроводу Одеса—Броди (О—Б), будівництво якого Україна розпочала самостійно ще в 1996 р.

З 1997 р. Україна постачала для Державної національної кампанії АР (ДНКАР) обладнання і технології, зокрема для заміни дизельних електростанцій на морських платформах, а також реконструкції Гарадагського газосховища [7, 85].

У серпні 1998 р. було укладено двосторонній українсько-азербайджанський міждержавний Договір про вільну торгівлю, а в грудні того ж року — Договір про виробничу кооперацію.

У березні 2000 р. Азербайджан з офіційним візитом знову відвідав президент України Л. Кучма. Під час зустрічі було підписано основоположний документ у взаємовідносинах двох держав — Договір про дружбу, співробітництво та партнерство між Україною й Азербайджанською Республікою. Сторони домовились, що розвиватимуть свої відносини на основі стратегічного партнерства, спрямованого у XXI ст., а також згідно з принципами сформованими у Статуті ООН, Гельсінському Заключному акті, Паризькій хартії для Нової Європи та інших документів з питань європейського співробітництва [3, 5–7].

Тоді ж унаслідок перемовин на вищому рівні було укладено Договір між Україною і Азербайджаном про економічну співпрацю на 2000–2009 рр. На базі цього документу була підготовлена спеціальна «Програма економічної співпраці» на цей же період. Вона передбачала налагодження й зміцнення зв'язків між виробничими суб'єктами двох країн, підготовку й реалізацію спільних проектів з економічної співпраці, надання допомоги у розвитку виробничої кооперації, створення вигідних умов для участі у двосторонніх інвестиційних проектах. Крім того, було укладено угоду між Національним банком України і Національним банком Азербайджану про організацію міжбанківських розрахунків та інші [7, 87].

Пріоритетним напрямом українсько-азербайджанського співробітництва була проголошена транспортно-енергетична й торговельно-економічна сфера.

Враховуючи вигідне геополітичне розташування України, яке дозволяє їй стати важливою транзитною державою нафти й газу з Каспійського і Центрально-Азійського регіонів до країн Європейського Союзу (ЄС), стратегічного значення для України набула проблема участі у створенні транзитного коридору Каспій—Південний Кавказ—Україна—Центральна Європа для транспортування каспійських і центральноазійських енергоносіїв до Центральної і Східної Європи. У цьому плані ще в січні 1992 р. Україна підписала з Азербайджаном та Іраном тресторонню угоду про вивчення, проектування та будівництво газопроводу для транспортування іранського природного газу до Західної Європи. У грудні 1996 р. в Одесі було підписано тресторонню транспортну угоду між Україною, Азербайджаном і Грузією,

згідно з якою відкривалося регулярне паромне сполучення Одеса—Поті, що активізувало співпрацю України із Закавказькими державами.

У жовтні 1997 р. у Страсбурзі для реалізації спільних транспортних проектів і гарантування їх безпеки було створено нове регіональне об'єднання держав ГУАМ — Грузія, Україна, Азербайджан, Молдова. У 1999 р. до нього приєднався Узбекистан.

Баку був зацікавлений у поставках з України нафтогазового обладнання та промислових товарів, а тому допускав їх транспортування до Європи, а також участь української сторони у спільних розробках нафтових і газових родовищ.

Після розпаду СРСР каспійська нафта, запаси якої одні з найбільших у світі, стала предметом політичної та економічної боротьби світового масштабу. Від 1994 р. президент Гейдар Алієв пов'язував стратегічний розвиток країни з видобутком енергоресурсів. Як наслідок, було укладено так званий «контракт століття», так його назвав тодішній президент США Б. Клінтон. У контракті взяли участь найбільші й найвідоміші компанії світу, що займаються видобуванням, транспортуванням і реалізацією нафти та нафтопродуктів.

За задумом Г. Алієва, цей найбільший на той час у світі контракт мав гарантувати внутрішню стабільність і національну безпеку АР, сприяти відновленню та зростанню її економічного й військового потенціалу. Формулу, або головні компоненти цього задуму чітко сформулював азербайджанський дослідник А. Юнусов: «Захід—нафта—стабільність». Контракт був підписаний у період глибокої економічної кризи в республіці [17, 87, 91–92].

На середину 90-х років ХХ ст. Азербайджан за міжнародними тендерами уклав 14 нафтових контрактів. Президент Г. Алієв визначив три найперспективніші маршрути транспортування нафти: Баку—Новоросійськ, Баку—Супса і основний — Баку—Тбілісі—Джейхан (БТД). Другий маршрут був важливий для України, тому в травні 1998 р. у Стамбулі на Міжнародній конференції «Сказання про два моря — енергетичне майбутнє Каспійського та Чорного морів» Київ представив свій проект транспортування нафти за маршрутом Баку—Супса—Одеса—Броди—країни Європи. У вересні 1998 р. під час проведення в Баку Міжнародної конференції «Відновлення історичного Шовкового шляху» (транспортного коридору Європа—Кавказ—Азія або TRACECA) і так званого саміту «Чорного золота», де були присутні представники 32 держав і 13 міжнародних організацій, Г. Алієв запевнив Л. Кучму, що трубопровід Баку—Супса, до якого Україна виявляє особливий інтерес, буде споруджуватися й розширювати свою пропускну спроможність [13, 556].

Для України, як споживача нафти, а також транзитної держави, зацікавленої в реалізації Євразійського нафтотранспортного коридору (ЄАНТК) через термінал в Одесі, нафтопроводи Одеса—Броди й «Дружба», трубопровід Баку—Супса мав вагомое значення. Для цього також передбачалась незначна модернізація нафтопроводу «Дружба», яка дозволила б постачати сировину до Західної Європи. Український шлях транспортування нафти вважався дешевшим на 8–10 доларів за 1 тунну порівняно з іншими варіантами. Єдина проблема — його фінансування західними інвесторами.

19 квітня 1999 р. три президенти — Л. Кучма, Е. Шеварднадзе і Г. Алієв — урочисто проголосили у грузинському порту Поті про відновлення «Шовкового шляху». Вони відкрили нафтопровід Баку—Супса і паромну переправу Варна—Поті—Батумі—Іллічевськ (ВПБІ) й відправили в рейс перший танкер із каспійською нафтою західним маршрутом. На думку тодішнього президента України Л. Кучми, це мало більше зблизити Азербайджан, Грузію й Україну, зокрема в геополітичному плані. Український керівник також сподівався, що каспійська нафта скоро надійде і в Україну, а через неї — в Європу [13, 557].

У 2000 р. під час візиту Л. Кучми в Азербайджан була досягнута угода про те, що АР допомагатиме Україні нафтою. У 2001 р. Україна запропонувала ДНКАР та іншим власникам нафти взяти участь у консорціумі з експлуатації нафтопроводу О–Б, будівництво якого завершувалося, і спрямувати майже 500 тис. тонн нафти для його заповнення. Зі свого боку керівництво АР у лютому 2002 р. під час офіційного візиту до Баку міністра закордонних справ України А. Зленко запропонувало Києву приєднатися до розвідування, видобування, переробки й транспортування каспійської нафти [2]. Уряд і, зокрема, президент ДНКАР зазначив, що Азербайджан виділяє Україні з цієї метою цілий сектор. Аналогічні умови Баку створював і для інших, найбільш зацікавлених країн. Це питання розглядалося й під час зустрічі президента АР з першим віце-прем'єром України О. Дубиною. Баку засвідчив про свою готовність до співпраці, але хотів, щоб ініціатива виходила й від українських фірм і підприємств. За таких умов Азербайджан обіцяв не залишитися осторонь від нафтопроводу О–Б, адже обстоював багатоваріантність, тобто різновекторність транспортування каспійської нафти [10].

Баку пропонував Києву самому видобувати нафту в АР для заповнення нафтопроводу О–Б. Адже через невисокі обсяги видобування сировини в ДНКАР не було надлишків вільної нафти, щоб направити її в Україну для транспортування на європейські ринки. АР не могла продавати

Українській державі контрактіву нафту, адже між ними не було підписано жодної нафтової домовленості. З іншого боку, Азербайджан не поспішав ставати співвласником — акціонером магістралі О–Б — і брати участь в її управлінні. Адже такої згоди на той час не дала жодна східноєвропейська держава, зокрема Польща, Словаччина, Чехія, Угорщина, а також Білорусь і Литва, здатні приймати і переробляти азербайджанську нафту. Тобто консорціум ще не був створений, а магістраль уже в 2002 р. була збудована без участі зовнішніх інвесторів.

Відсутність азербайджанської нафти для транспортування нафтопроводом О–Б, як і міжнародного консорціуму щодо нього, призвів до того, що офіційний Баку віддавав пріоритет будівництву магістралі БТД, а не використанню О–Б. Азербайджан був зацікавлений у появі нових, альтернативних маршрутів транспортування нафти і вважав, що двох магістралей — до Новоросійська та Супси — буде для цього недостатньо через швидко зростаючі обсяги видобування азербайджанської нафти. АР виступала за будівництво трубопроводу БТД із виходом на Середземне море, що дозволяло збувати нафту в Західному регіоні Середземномор'я, де ринок більш ємний. Для Азербайджану пріоритетність магістралі БТД над О–Б була зумовлена й активною підтримкою першої США, а також сусідньою Туреччиною. БТД як альтернатива українській комунікації мала зміцнити не тільки дружні та союзницькі, а й братерські стосунки тюркських держав — Азербайджану й Туреччині, — а також цих двох країн з Грузією. БТД значно більше сприяло б зміцненню незалежності Азербайджану й Грузії, надавала б їм більше економічної свободи, зокрема у стосунках з Росією.

Крім того, південно-кавказький маршрут не так погіршував би відносини Баку з Москвою, як О–Б. Останній Кремль міг взяти під свій контроль, що реально й сталося влітку 2004 р. [16]. Москва відносила Україну, як і інші держави пострадянського простору, до сфери своїх інтересів, тому чимало розвинених країн Заходу не хотіли погіршувати з нею відносини через український трубопровід.

Як наслідок, О–Б так і не став магістраллю, через яку Азербайджан та інші країни «Шовкового шляху» реалізували б «контракт століття». Хоча у лютому 2001 р. під час візиту до Баку спікера українського парламенту І. Плюща президент ДНКАР Натік Алієв запевняв його, що до 2006 р., коли АР добуватиме 50 млн т нафти на рік, трубопровід О–Б без нафти не залишиться.

На початку 2000-х років причини невикористання української магістралі для транспортування каспійської нафти розкрив азербайджанський посол в Україні Т. Алієв. Він зазначив, що в процесі будівництва нафтопроводу О–Б Україна

не скористалася досвідом АР й допустила низку помилок. Насамперед, не було достатньою мірою проведено маркетинг будівництва, тендер проектів компаній, які хотіли б взяти участь у будівництві магістралі, а отже, не було створено міжнародного консорціуму на основі тендера. Як наслідок, труба дійшла до кордону України з Польщею, а далі справа зупинилась. На думку посла, магістраль могла вже тоді запрацювати, а компанії, які купували нафту в Супсі та Новоросійську, транспортувати її через нафтопровід О–Б, якби своєчасно, а точніше з початком проектування і будівництва магістралі, був створений міжнародний консорціум. Не вдалося довести трубопровід до польського порту Гданськ, хоча з цією метою була створена комісія за участю України, Польщі та США [4].

Водночас Азербайджан і надалі не відкидав можливості використання української магістралі. Так, у 2002 р. заступник міністра закордонних справ АР М. Гулієв зазначив: «У трубопроводу О–Б хороші перспективи й в майбутньому цілком можливе його використання для доставки каспійської нафти. Але на сьогодні головне — БТД». Він також зазначив, що українська сторона може взяти участь у тендерах із придбання нафти й потім постачати її споживачам через трубопровід О–Б, адже загальні запаси в АР і на Каспії великі та й Казахстан імпортує частину нафти через Азербайджан [9; 15].

АР також пропонував Україні взяти участь у створенні азербайджанських газопроводів, що проходять його територією. Це питання обговорювалось 26 квітня 2002 р. під час зустрічі азербайджанського міністра закордонних справ з представниками ділових кіл і керівництва Української спілки промисловців і підприємців. Тоді М. Гулієв зазначав, що потрібна активізація українських компаній, що мають можливість брати участь у тендерах. Адже консорціум, який займається будівництвом, проводить конкурси для залучення підрядчиків. Баку закликав зацікавлених українських бізнесменів подавати документи, робити пропозиції. Азербайджанський представник зазначав, що українські компанії не ефективно використовували традиційні нафтові виставки й конференцію з питань нафти й газу Каспію, які з 1994 р. проводяться щороку в Азербайджані. Адже, як стверджував М. Гулієв, у таких зустрічах беруть участь сотні найбільших інженерних, сервісних і видобувних компаній. На форум приїжджає 10–15 високопоставлених осіб, відповідальних за енергетику. В АР працювали високі держчиновники зі США, Туреччини, Великобританії, Японії, Індії, Пакистану. На рубежі століть на азербайджанському ринку спостерігалася серйозна конкуренція, тому українські компанії мали б діяти енергійніше, щоб домогтися успіху. Якби умови й технічні

можливості підприємств України відповідали заданим стандартам, консорціум міг би укласти договори з ними і не ввозити устаткування з Америки чи Великобританії. Адже умови участі в будівництві диктують закони вільного ринку. У 2002 р. М. Гулієв не зміг назвати українські підприємства, які подавали заявки на участь у тендерах, а у щорічній виставці, за його словами, взяла участь лише одна-дві компанії. Цього було недостатньо, щоб показати себе, необхідна регулярна участь.

У грудні 2002 р. Україну відвідала парламентська делегація з Азербайджану на чолі зі спікером Міллі Меджлісу (парламенту) М. Алексеровим. Під час зустрічі з українським прем'єром В. Януковичем була обговорена взаємна зацікавленість у створенні єдиної транспортної системи і транспортування азербайджанської нафти й газу в Україну.

З 2002 р. Москва, щоб не допустити використання О–Б для транспортування каспійської нафти, розпочала боротьбу за контроль над цією магістраллю. У тому ж році російсько-британська компанія ТНК–BP запропонувала Україні перекачувати російську нафту магістраллю у зворотному напрямку — від Бродів до Одеси. Тоді Україна відмовилася від такої пропозиції, адже ТНК–BP не змогла довести, що володіє вільними обсягами нафти, достатніми для комерційного завантаження нафтопроводу. Керівництво «Нафтогаз України» зазначало, що ідея реверсу потрібна ТНК–BP, щоб заблокувати роботу української магістралі, що є альтернативною нафтопроводу БТД, у будівництво якого британці вклали значні кошти. Серед інших причин відмови були названі такі: недостатня пропускна здатність білоруської ділянки транзиту — від Мозиря до Бродів — посилення транспортної конкуренції в протоці Босфор.

Використання магістралі О–Б в аверсному режимі для постачання енергетичної сировини на нафтопереробні заводи (НПЗ) Німеччини та Словенії, які працювали на каспійській нафті, підтримували й США. Адже це зробило б транспортування сировини дешевшою, а отже, і більш конкурентоспроможною.

Водночас російські джерела стверджували, що нафтопровід не працював, тому що український уряд не зумів укласти контракти ні з постачальниками нафти, ні з її покупцями. Тоді ж почали поширюватися чутки про те, що східноєвропейським державам Польщі та Словаччині також не вигідно експортувати і купувати каспійську нафту, яка була дорожча за російську й потребувала більш глибокої технічної переробки, котру не могли здійснювати НПЗ заводи цих країн.

Насправді навесні 2003 р. на прохання ВАТ «Укртранснафта» казахська держкомпанія

КазМунайГаз погодилася поставити 380–420 тис. тонн технічної нафти на термінал «Південний» для перевірки роботи магістралі О–Б. Вона запропонувала транспортувати через О–Б свою легку нафту, яка за оцінками фахівців технічно більше підходила для трубопроводу, ніж російська. 17 липня 2003 р. Україна підписала з КазМунайГаз угоду про постачання чотирьох мільйонів тонн нафти щороку. У кінці 2003 р. аналогічну домовленість було укладено з середньоазійським нафтотрейдером «Сомпетрол», які оперують казахською, азербайджанською та туркменською нафтою.

Проте основною перешкодою стала позиція президента України Л. Кучми. У 2002 р. він потрапив у міжнародну ізоляцію з боку західних держав, які звинуватили Україну у поставках зброї (так званих систем «Кольчуг») до Іраку, а також в обмеженні свободи слова і ЗМІ в країні через політичну справу з Г. Гонгадзе. Тому упродовж 2003 р. Л. Кучма швидко переорієнтувався на РФ, відмовившись від євроатлантичної інтеграції України.

Як наслідок, запуск нафтопроводу О–Б в аверсному режимі було зірвано. Доказом цьому служать також не розглянуті ні Секретаріатом Президента, ні урядом листи, що у травні 2003 р. і січні 2004 р. надійшли на ім'я президента України від голови і керівника правління російської компанії «ЮКОС» М. Ходорковського та компанії «Шеврон-Тексако» Девіда О'Рейлі з пропозиціями щодо використання О–Б у прямому режимі [6].

Отже, різні підходи України й Азербайджану щодо розбудови нових транспортно-енергетичних шляхів не тільки обмежили їх двосторонню співпрацю в транспортно-енергетичній сфері, а й зумовили різні можливості двох держав у сфері гарантування національної безпеки.

Головним чинником, який нині гарантує національну безпеку Азербайджану, зокрема в енергетичній і транспортній сферах, є іноземні інвестиції найбільших міжнародних і національних компаній (американських, британських, французьких, турецьких, японських та ін.), які прийшли в центрально-кавказьку республіку після укладання з нею «контракту століття». Завдяки їм і разом з ними Азербайджан розробляє нові родовища нафти й газу, здійснює транспортування енергоносіїв на світові ринки спільно створеними міжнародними магістралями Баку—Тбілісі—Джейхан і Баку—Тбілісі—Ерзерум. Присутність в АР великого міжнародного капіталу гарантує країні національну безпеку та сприяє її високим темпам економічного розвитку.

Водночас відсутність іноземного капіталу в українських як нафтових, так і газових транспортних артеріях, зокрема в магістралі Одеса–Броди, не тільки обмежувало Україну

в можливостях використовувати нафтопровод за призначенням і розвивати взаємовигідну співпрацю в транспортно-енергетичній сфері зі своїм стратегічним партнером, а й позбавляло її найбільш реальних у сучасному світі гарантій безпеки.

Крім того, відсутність іноземних, насамперед західних інвесторів у таких стратегічних об'єктах України як нафто- і газопроводи не дозволило українському керівництву вивести державу з-під сфери впливу РФ. Тодішнє

українське керівництво, озираючись на Росію, що відмовилася від участі в «контракті століття», не наважилося брати участь у розробках азербайджанських нафтогазових родовищ. Щоправда, й Азербайджан за таких обставин не хотів загострювати стосунки з РФ через використання О–Б.

Отже, запуск магістралі О–Б у реверсному (зворотному) напрямку був доказом відмови уряду і президента України від євроатлантичної інтеграції.

## ДЖЕРЕЛА

1. Гасымлы М.Дж. Украинско-азербайджанские политические отношения: история и современность / М.Дж. Гасымлы, О.Р. Купчик, А.У. Дамиров. — Киев : Изд. дом Д. Бураго, 2014. — 154 с.
2. Двосторонні відносини України з країнами СНД [Електронний ресурс] // Геополітика : Україна в міжнародних відносинах 2014. — Режим доступу : <http://www.readbookz.com/book/183/6470.html>
3. Договір про дружбу, співробітництво і партнерство між Україною і Азербайджанською Республікою [Електронний ресурс] // Верховна Рада України 1994–2015. — Режим доступу : [http://www.zakon5.rada.gov.ua/laws/show/031\\_025](http://www.zakon5.rada.gov.ua/laws/show/031_025)
4. Замятін В. Талят Алієв: Україні в Азербайджані треба працювати на випередження [інтерв'ю] / В. Замятін [Електронний ресурс] // День. — Режим доступу : <http://www.day.kiev.ua/66191>
5. Кім Ю. Україна–Азербайджан: історія міждержавних зносин / Ю. Кім // Україна—Азербайджан: Хроніка 2000. — Київ : Фенікс, 2011. — С. 103–108.
6. Корупційне досьє режиму: справа № 1. Реверс Одеса—Броди [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.board.teremki.net.ua/lofiversion/index.php/t1858.html>
7. Мамед-Заде Н.С.К. Взаимоотношения Азербайджанской Республики со славянскими странами СНГ и Восточной Европы / Н.С.К. Мамед-Заде [Електронний ресурс]. — Баку, 2006. — 145 с. — Режим доступу : [http://www.anl.az/el/m/mn\\_vaps.pdf](http://www.anl.az/el/m/mn_vaps.pdf)
8. Науменко М.І. Українсько-азербайджанські відносини на сучасному етапі (1991–2010 рр.) : автореф. дис. ... канд. іст. наук : 07.00.02 / М.І. Науменко; Київ. славіст. ун-т. — Київ, 2013. — 19 с.
9. Половецька В. Азербайджанський «акцент» в економіці України [Електронний ресурс] / В. Половецька // Дзеркало тижня. — 2002. — № 17. — 10 травня. — Режим доступу : <http://gazeta.dt.ua>
10. Посол Азербайджанської Республіки Талят Алієв: «Наші країни мають великий потенціал для розвитку взаємовигідних двосторонніх торговельно-економічних відносин [Електронний ресурс] // Країни світу. Азербайджан. — Режим доступу : <http://www.svit.ukrinform.ua/Azerb/azerb.php?menu=interv#up>
11. Тригуб П.М. Українсько-азербайджанські економічні відносини: тенденції розвитку [Електронний ресурс] // Scientificworld. — Режим доступу : <http://www.sworld.com.ua/index.php/uk/history-313/world-history-and-the-history-of-ukraine-313/18487-313-0414>
12. Угода між Україною і Азербайджанською Республікою про встановлення дипломатичних відносин (у формі обміну нотами) [Електронний ресурс] // Верховна Рада України, 1994–2015. — Режим доступу : [http://www.zakon3.rada.gov.ua/laws/show/031\\_005](http://www.zakon3.rada.gov.ua/laws/show/031_005)
13. Україна на міжнародній арені : у 2 кн. : збірник документів і матеріалів, 1996–2000 рр. Кн. 1. — Київ : Юрінком Інтер, 2003. — С. 556.
14. Умарова Н.Н. Українсько-азербайджанські відносини в енергетичній сфері / Н.Н. Умарова [Електронний ресурс] // Громадський сайт історичного факультету МДУ. — Режим доступу : <http://istfak.org.ua>
15. Шахбазов Е.Г. Перспективы развития стратегического партнерства: нефтяная и газовая промышленность Азербайджана в начале XXI века / Е.Г. Шахбазов // Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Азербайджан—Україна: перспективи розвитку стратегічного партнерства»; Фаріда Агазаде (упоряд.), Аріф Гулієв (упоряд.). — Харків : ФОРТ, 2003. — С. 106–111.
16. Янукович поручил отдать «Одесса—Броды» россиянам? [Електронний ресурс] // Украинская правда. — Режим доступу : <http://www.pravda.com.ua>
17. Юнусов А. Азербайджан в начале XXI века: конфликты и потенциальные угрозы / А. Юнусов. — Баку : Адильоглы, 2007. — 276 с.

## REFERENCES

1. Gasymlı M.Dzh. Ukrainsko-azerbaydzhanskiye politicheskiye otnosheniya: istoriya i sovremennost / M.Dzh. Gasymlı, O.R. Kupchik, A.U. Damirov. — Yzd. 2-e, ispr. i dop. — Kiyev : Izd. dom D. Burago, 2014. — 154 c. — rus.
2. Dvostoronni vidnosyny Ukrainy z krainamy SND. V kn. Heopolityka : Ukraina v mizhnarodnykh vidnosynakh [Elektronnyy resurs] // Biblioteka onlayn 2006–2014. — Rezhym dostupu : <http://www.readbookz.com/book/183/6470.html>. — Nazva z ekrana.
3. Dohovir pro druzhbu, spivrobotnytstvo i partnerstvo mizh Ukrainoiu i Azerbaydzhanskoiu Respublikoiu [Elektronnyy resurs] // Verkhovna Rada Ukrainy 1994–2015. — Rezhym dostupu : [http://www.zakon5.rada.gov.ua/laws/show/031\\_025](http://www.zakon5.rada.gov.ua/laws/show/031_025)
4. Zamiatin V. Taliat Aliiev: Ukraini v Azerbaydzhani treba pratsiuvaty na vperedzhennia [intervyu] / V. Zamiatin [Elektronnyy resurs] // Den. — Rezhym dostupu : <http://www.day.kiev.ua/66191>
5. Kim Yu. Ukraina-Azerbaydzhani: istoriia mizhderzhavnykh znosyn / Yu. Kim // Ukraina-Azerbaydzhani: Khronika 2000. — Kyiv : Feniks, 2011. — S. 103–108.
6. Koruptsiyne dosie rezhymu. Sprava №1. Revers Odesa–Brody [Elektronnyy resurs]. — Rezhym dostupu : <http://www.board.teremki.net.ua/lofiversion/index.php/t1858.html>
7. Mamed-Zade N.S.K. Vzaimootnosheniya Azerbaydzhanskoı Respubliki so slavyanskimi stranami SNG i Vostochnoy Evropy / N.S.K. Mamed-Zade. — [Elektronnyy resurs]. — Baku, 2006. — 145 s. — Rezhim dostupa : [http://www.anl.az/el/m/mn\\_vaps.pdf](http://www.anl.az/el/m/mn_vaps.pdf)
8. Naumenko M.I. Ukrainsko-azerbaidzhanski vidnosyny na suchasnomu etapi (1991–2010 rr.) : avtoref. dys. ... kand. ist. nauk : 07.00.02 / M.I. Naumenko ; Kyiv. slavist. un-t. — Kyiv, 2013. — 19 c.
9. Polovetska V. Azerbaidzhanskiy «aktsent» v ekonomitsi Ukrainy / V. Polovetska [Elektronnyy resurs] // Dzerkalo tyzhnya. — 2002. — № 17. — 10 travnia. — Rezhym dostupu : <http://gazeta.dt.ua>.
10. Posol Azerbaidzhanskoı Respubliki Taliat Aliiev: «Nashi krainy maiut velykyi potentsial dlia rozvytku vzaiemovyhidnykh dvostoronnykh torhovelno-ekonomichnykh vidnosyn» [Elektronnyy resurs] // Krainy svitu. Azerbaydzhani. — Rezhym dostupu : <http://www.svit.ukrinform.ua>
11. Tryhub P.M. Ukrainsko-azerbaidzhanski ekonomichni vidnosyny: tendentsii rozvytku / P.M. Tryhub [Elektronnyy resurs] // Scientificworld. — Rezhym dostupu : <http://www.sworld.com.ua/index.php/uk/history-313/world-history-and-the-history-of-ukraine-313/18487-313-0414>
12. Uhoda mizh Ukrayinoiu i Azerbaidzhanskoiu Respublikoiu pro vstanovlennia dyplomatychnykh vidnosyn (u formi obminu notamy) [Elektronnyy resurs] // Verkhovna Rada Ukrainy 1994–2015. — Rezhym dostupu : [http://www.zakon3.rada.gov.ua/laws/show/031\\_005](http://www.zakon3.rada.gov.ua/laws/show/031_005)
13. Ukraina na mizhnarodniy areni : U 2-kh kn. : zbirnyk dokumentiv i materialiv, 1996–2000 rr. Kn. 1. — Kyiv : Yurinkom Inter, 2003. — S. 556.
14. Umarova N.N. Ukrainsko-azerbaidzhanski vidnosyny v enerhetychniy sferi [Elektronnyy resurs] // Hromadskiy sait istorychnoho fakultetu MDU. — Rezhym dostupu : <http://istfak.org.ua>.
15. Shahbazov Ye.G. Perspektivy razvitiya strategicheskogo partnerstva: neftyanaya i gazovaya promyshlennost Azerbaydzhana v nachale XXI veka / Ye.G. Shahbazov // Materialy Mizhnarodnoi naukovy-praktychnoi konferentsii «Azerbaidzhani—Ukraina: perspektivy rozvytku stratehichnogo partnerstva» ; Farida Ahazade (uporiad.), Arif Huliiev (uporiad.). — Kharkiv : FORT, 2003. — S. 106–111.
16. Yanukovich poruchil otdat «Odessa—Brody» rossiyanam? [Elektronnyy resurs] // Ukrainskaya pravda. — Rezhim dostupa : <http://www.ppravda.com.ua>
17. Yunusov A. Azerbaydzhani v nachale XXI veka: konflikty i potentsialnyie ugrozy / A. Yunusov. — Baku : Adilogly, 2007. — 276 c.

**Александр Дудник**

**НАЦИОНАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ УКРАИНЫ  
В КОНТЕКСТЕ ПРОБЛЕМ ТРАНСПОРТНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА  
С АЗЕРБАЙДЖАНОМ НА РУБЕЖЕ XX–XXI ВВ.**

*В статье освещены недостатки национальной безопасности Украины на примере возникновения проблем в развитии украинской-азербайджанского сотрудничества в транспортно-энергетической сфере.*

**Ключевые слова:** национальная безопасность, транспортно-энергетическая сфера, нефтепроводы, иностранные инвестиции, сотрудничество.

**UKRAINE'S NATIONAL SECURITY IN THE CONTEXT  
OF PROBLEMS OF TRANSPORT AND ENERGY COOPERATION  
WITH AZERBAIJAN AT THE TURN OF 20–21<sup>th</sup> CENTURIES**

*The article highlights the shortcomings of the national security of Ukraine on the example of the problems in development of Ukrainian-Azerbaijan cooperation in the transport and energy sector.*

*Ukraine and Azerbaijan are of mutual interest. Since Ukraine acts as a transport-transit country between the Caspian region and Europe, at the same time, Azerbaijan is a source of raw energy for Europe and for Ukraine. Since the mid-1990s, countries have concluded a range of bilateral international agreements, including in the economic sphere. They agreed to take part in joint projects. In particular, Azerbaijan has invited Ukraine to independently produce oil on its territory. In turn, Kiev suggested Baku to participate in the managing of highway Odesa-Brody. However, the various mechanisms for the implementation of projects, as well as geopolitical factors did not allow them to support each other.*

*In 1994 in a period of deep economic crisis in the country President Heydar Aliyev signed the largest oil and gas contract. The agreement was called the Contract of the Century. More than a dozen international organizations took part in this Contract. It would ensure internal stability and national security of the Republic of Azerbaijan, promote the recovery and growth of its economic and military potential. Formula of the main components of this plan is articulated by an Azerbaijani researcher A. Yunusov: "West — oil — stability in Azerbaijan".*

*Ukraine designed and built the Odesa-Brody oil pipeline without the participation of foreign investors: manufacturers, suppliers and buyers. Therefore, in Kyiv sprang up problems with the launch of the oil pipeline. The oil pipeline did not bring profits to the treasury of the country and did not ensure the needs of the national security in the energy sector.*

*The main attention of the article is focused on the launch of the Odesa-Brody oil pipeline in direct mode. Moreover, besides the reasons of the unwillingness of Baku to sell oil to Kyiv and participate in the management of the Ukrainian oil pipeline are described.*

*In addition, it presents geopolitical reasons of refusing Azerbaijan to transport oil via the Odesa-Brody pipeline and Baku's participation in the construction of the oil pipeline — Baku-Tbilisi-Ceyhan.*

*Russian sources claim that the pipeline did not work, because the Ukrainian government failed to conclude contracts with any suppliers of oil or its customers. At the same time, an oil refinery in the Poland and Slovakia was not profitable to export and to buy Caspian oil, which was more expensive than Russian oil and demanded a deeper technical processing. However, state company KazMunaiGaz of Kazakhstan and Central Asian oil trader "Sompetroil" were ready to the transportation of oil via the Odesa-Brody pipeline. The following agreement with the Ukrainian government was signed in 2003.*

*However, the main obstacle was the position of the President of Ukraine Leonid Kuchma. In 2002 he got into international isolation by Western countries which accused Ukraine of supplying arms (the so-called systems of "Kolchuga") to Iraq, as well as in the limited freedom of speech and media in the country due to political scandal with Gongadze.*

*The lack of foreign capital in the Ukrainian transport route did not allow Ukraine to use oil pipeline as intended and to develop mutually beneficial cooperation in the transport and energy sector with its strategic partner. It also deprived it of the most realistic in today's world security guarantees. Therefore, during 2003, Kuchma quickly reoriented to the Russian Federation, in particular he refused from Euro-Atlantic integration of Ukraine.*

*Thus it is disclosed importance of the foreign investments in the development of transport and energy sector for the country's national security in the case of Ukraine and Azerbaijan.*

*It is revealed the reasons of inability of the leadership of the Ukrainian state to withdraw the country from the sphere of Russia influence.*

**Key words:** national security, transport and energy sector, oil pipelines, foreign investment, collaboration.