

ПРОБЛЕМИ ТРАНЗИТУ ТА ПОСТАЧАННЯ НАФТИ В УКРАЇНУ

Завідувач відділу М.Г.Земляний, науковий співробітник Т.В.Рязова.

Загальна характеристика проблеми

Нафтовий сектор українського паливно-енергетичного комплексу є одним із найважливіших його частин, який забезпечує разом із газовим сектором статус України як значного транзитера енергетичних ресурсів до країн Європи, а також забезпечує видобуток нафти і газового конденсату та імпорту нафти для потреб України. За часів незалежності країни в цьому секторі накопичилась значна кількість проблем, які з різних причин не вирішувались. Це призвело до зношення основних фондів (в тому числі нафтопровідної системи) і їх технологічної відсталості, вичерпання розвіданих запасів нафтових родовищ. Фінансовий стан головної компанії НАК „Нафтогаз України” та дочірніх компаній ВАТ „Укрнафта”, ВАТ „Укртранснафта”, ДАТ „Чорноморнафтогаз” та ін. є незадовільним і не дозволяє їм успішно розвиватись. Положення ускладнюється внаслідок фінансово-економічної кризи. Головною причиною такого становища стало відсутність стратегічного бачення перспектив цього сектору з боку різних гілок влади, надмірне використання його прибутків для поповнення бюджету держави, заполітизованість відносин, їх непрозорість, що призвело до нецільового використання коштів та корупції. Недосконалість нормативно-законодавчої бази та регуляторної політики держави, слабка виконавча дисципліна також не сприяють успішному розвитку нафтового сектору.

Таким чином, політика держави відносно нафтового сектору потребує корегування з врахуванням сучасних реалій - дефіциту власних фінансів та ускладнення доступу до інвестицій. В таких умовах потрібно розробити та реалізувати низку першочергових заходів, а головне виконати їх вчасно і в повному обсязі, що є останнім часом загальною проблемою не тільки нафтової галузі, а й держави в цілому.

Проблеми транзиту

Транзитні можливості України відносно транспортування нафти є досить значними, що дає країні прибутки від транзиту, а також дає суттєві важелі у взаємодії з країнами постачальниками нафти, відіграє значну роль у розподілі та постачанні енергоносіїв до європейських країн. Україна має розгалужену систему нафтопроводів, транзитні можливості якої складають на вході 114 млн. т на виході 56,3 млн.т нафти.

До системи ВАТ „Укртранснафта” входять магістральні нафтопроводи „Дружба” та нафтотранспортна система „Придніпровські магістральні нафтопроводи” та нафтопровідна система „Одеса-Броди”. Перша постачає нафту у західному напрямі (до Словаччини, Чехії, Угорщини), друга – до південних чорноморських портів Одеси та Південного.

Нафтопровідна система „Одеси-Броди” була побудована для реалізації північно-західного напрямку транзиту нафти. До неї належать магістральний нафтопровід “Одеса-Броди” (довжина 674 км, пропускна спроможність 9-14,5 млн.т нафти на рік) та морський нафтовий термінал “Південний”.

Нафтопровідна система (НПС) України використовується не на повну потужність. З кожним роком обсяги транзиту нафти територією України зменшуються (див.табл.1) [1].

Таблиця 1

Обсяги транспортування та транзиту нафти територією України

Транспортування та транзит	Одиниця виміру	2007 р.	2008 р.
Загальний обсяг	тис. т	50904,0	40966,0
Транзит	тис. т	39770,5	32842,5
Для потреб України	тис. т	11148,3	8123,5
Частка транзиту	%	78,1	79,8

Основною причиною зменшення обсягів транзиту на сьогодні і у майбутньому є намагання Росії диверсифікувати шляхи експорту нафти в Європу шляхом будівництва обхідних і збільшення пропускної спроможності існуючих нафтопроводів і нафтових терміналів. До них можна віднести збільшення пропускної спроможності Балтійської трубопровідної системи

(БТС) до 125-130 млн.т нафти і нафтопродуктів на рік, проект будівництва БТС-2 (пропускною спроможністю більше 16 млн.т, протяжністю більше 500 км). БТС-2 повинен зв'язати нафтопровід „Дружба” з балтійськими нафтовими терміналами в Приморську та Усть-Лузі і, тим самим, зменшити обсяги транзиту нафти через Білорусь в Україну [2]. Ще одним проектом альтернативним українським транзитним маршрутам є проект будівництва нафтопроводу Бургас - Олександруполіс через Болгарію і Грецію в обхід турецьких морських проток. Пропускна спроможність трубопроводу складе біля 35 млн.тонн нафти.

Немалу роль у зменшенні транзитних потоків нафти через територію України відіграє „східний вектор” у нафтовій політиці Росії (проекти будівництва нафтопроводів до Китаю та Далекого Сходу). Наскільки реально здійснити всі ці плани в умовах світової фінансової кризи і падіння цін на нафту поки що не відомо. За оцінками фахівців, пік нафтового видобутку в Росії було пройдено у 2008 році [3,4] в подальшому видобуток буде зменшуватись.

До політики Росії також відноситься створення максимально можливих перешкод проектам постачання нафти в Україну і в Європу із Каспійського регіону в обхід Росії, збільшення політичних ризиків для цих проектів (ситуація в Грузії цьому також сприяє) і здійснення впливу на каспійські країни-постачальники з метою направлення нафтових потоків магістральними трубопроводами, які контролюються Росією.

В таких умовах Україні потрібно шукати інші варіанти заповнення своїх транзитних трубопроводів. Основним варіантом на дійсний час є реалізація Євроазійського нафтотранспортного коридору (ЄАНТК) - проекту транзиту каспійської нафти до європейських країн з використанням нафтопровідної системи „Одеса-Броди” у аверсному режимі та добудови нафтопроводу до Гданська. Російська нафта, яка в даний час постачається у південні чорноморські порти (Одеса, „Південний”) через систему „Одеса-Броди” у реверсному режимі може бути переорієнтована на „Придніпровські нафтопровідні системи”, які зможуть доставити російську нафту у тих же

обсягах, але за більш економічно вигідними умовами. Це пояснюється тим, що транспортне плече через Кременчуг - Снігірівка до Одеси („Південний”) є коротшим на 670 км ніж плече через Броди. Для одночасного використання порту „Південний” в аверсному і реверсному режимах і уникнення змішування нафти сорту URALS з легкою каспійською нафтою, необхідно побудувати 52 кілометрову перемичку між ділянкою нафтопроводу Снігірівка - Августовка та портом „Південний”. Розмови щодо цього будівництва ведуться досить давно, але цей нафтопровід досі не побудовано. В кінці 2008 року ВАТ „Укртранснафта” оголосила тендер на будівництво цього нафтопроводу (пропускною спроможністю 12 млн.т нафти на рік).

Не зважаючи на те, що нафтопровід „Одеса-Броди” було здано в експлуатацію у 2001 році, він і на дійсний час не працює в проектному (аверсному) режимі. Серед багатьох причин такого стану слід назвати непослідовність та низьку активність дій української влади щодо практичної реалізації проекту, хоча презентацій та розмов щодо цього проекту було досить багато. Серед об'єктивних причин слід назвати – відсутність вільних обсягів нафти у Каспійському регіоні (Азербайджані і Казахстані), які могли б бути задіяні до реалізації проекту. Побудований у 2006 році нафтопровід „Баку-Тбілісі-Джейхан” (БТД) пропускною спроможністю 50 млн.т нафти забрав на себе практично всю експортну нафту видобуту в Азербайджані (у 2008 році експортні можливості склали 44,3 млн.т нафти, у 2009 році планується експортували 53,2 млн.т нафти [5]). Більша частина цієї нафти належить іноземним компаніям (British Petroleum, Chevron Техасо, Exxon Mobil та ін.), тому головною зацікавленістю цих компаній в прокачуванні нафти через Україну могли б стати економічна привабливість маршруту, прозорість та передбачуваність дій партнерів на довгий період часу, незначний рівень ризиків технічного характеру. На жаль, на даний час, поки що ніхто з потенційних партнерів не знайшов цієї зацікавленості і не заключив відповідних договорів на постачання, включаючи і державну нафтову компанію Азербайджану (ДНКАР).

Казахстан, який має досить значні запаси нафти (розвідані запаси складають 6,5 млрд. т, або 3,3% світових запасів) і нарощує її видобуток, теж міг би постачати її в Європу через територію України з використанням НПС „Одеса-Броди”. Але політика Казахстану націлена більше на співпрацю з Росією і уникнення ускладнень стосунків з нею (в даний час Казахстан практично повністю залежить від Росії в експорті власних енергоносіїв, оскільки 80% нафти транспортуються через російську територію (нафтопроводи: Каспійський трубопровідний консорціум і Атирау–Самара), тому, не зважаючи на прагнення диверсифікувати свій експорт, Казахстан діє досить обережно і вибирає проекти з мінімальними політичними ризиками. Але, не зважаючи на це, Казахстан все ж таки вимушений шукати і інші (крім російського) шляхи експорту нафти, обсяг якої за урядовими прогнозами до 2015 р. повинен вирости до 110 млн.т нафти на рік [6], інакше йому прийдеться стримувати видобуток нафти як це було у травні 2008р., коли Казахстанський уряд був змушений скоротити власний видобуток нафти (за причини відсутності наявних можливостей її транспортування до споживачів) із 70 млн. т до 67,6 млн. т, з яких 55 млн. т були призначені на експорт [6]. Для цього Казахстан проробляє можливості збільшення продажу енергоносіїв до Китаю по нафтопроводу Атасу–Алашанькоу (до 10% експорту нафти) і через Каспійське море та Азербайджан до країн Європи (10% експорту нафти). Слід зазначити також придбання казахською компанією „КазМунайГаз” комплексного активу в Румунії (нафтопереробні заводи (НПЗ), транспортні засоби та мережа АЗС), що вкрай обмежує можливості залучення Казахстану до українського проекту побудови нового НПЗ на українській території.

Каспійсько-азербайджанський напрямок, або Казахстанська Каспійська Система Транспортування, видається одним із найбільш перспективних, оскільки передбачає експорт нафти через територію Азербайджану і далі в декількох напрямках через територію Грузії: по нафтопроводу „Баку–Тбілісі–Джейхан” або до терміналів в портах Батумі і Кулеві.

Як і Азербайджан, Казахстан володіє меншою частиною видобутої нафти, більша ж частина належить іноземним компаніям (Chevron Техасо, Exxon Mobil, Лукойл та ін.). Ці компанії оптимізують свої витрати і ризики і тому досить складний маршрут постачання через територію України їх досі не привабив. Крім того, у нафтопроводі КТК (Каспійський трубопровідний консорціум) Казахстан має обмежену квоту транспортування - 19% (6 млн.т, в перспективі - 13 млн.т). Інший можливий шлях – через Каспійське море до Баку, далі нафтопроводом до порту Супса, далі через Чорне море танкерами до порту „Південний”, і нарешті, через НПС „Одеса-Броди” до Європи є занадто складним технологічно і може бути економічно не вигідним, особливо в умовах різкого зниження світових цін на нафту.

Останні ініціативи та рішення влади, в першу чергу Президента України та РНБОУ [8,7,9], вже ж таки дають надію на вирішення цієї проблеми. Але для цього потрібно консолідувати дії всієї влади (включаючи Кабінет Міністрів і Верховну Раду), виробити єдину політичну позицію з цього питання, що зменшить політичні ризики проекту.

Прогнози щодо збільшення видобутку нафти в Азербайджані і Казахстані теж дають деяку надію щодо появи „вільних” обсягів нафти для реалізації проекту ЄАНТК. Але можливості України зацікавити постачальників до цього проекту, залишаються невизначеними. За заявами високопосадовців, після представлення чергового техніко-економічного обґрутування (ТЕО) яке готує МТП „Сарматія”, договори на постачання все ж таки будуть заключено.

Одним із можливих варіантів покращення ситуації є запропонований в роботі [10] варіант змішування в потру „Південний” легкої каспійської нафти з важкою нафтою, яка могла б постачатися з Саудівської Аравії, Алжиру, Єгипту, Лівії. В цьому варіанті для повного заповнення нафтопроводу „Одеса-Броди” буде потрібно приблизно вдвічі менше каспійської нафти. В результаті змішування можна одержати нафту, якість якої буде близькою до сорту URALS і яка може бути перероблена на НПЗ Угорщини, Словачів, Чехії, а також на Дрогобицькому та Наддніпрянському

НПЗ замість російської нафти сорту URALS, яка постачається по нафтопроводу „Дружба”.

Подібне змішування легкої та важкої нафти вже досить давно практикується Росією (м. Самари), де в результаті одержують суміш URALS (середня за щільністю і вмістом сірки нафта). Важку нафту в м. Самара постачають з родовищ Татарстану та Башкирії, легку – з Сибіру та Приуралля, а також з Казахстану. Тобто технологічні проблеми вирішити можна, але залишається зробити економічне обґрунтування даної пропозиції.

Реалізації аверсного напрямку транспортування нафти можуть сприяти: створення міжнародного консорціуму для управління нафтопровідною системою „Одеса-Броди” із залученням постачальників нафти на пільгових для них умовах, зменшення транзитного тарифу, портових та інших зборів, залучення постачальників та споживачів до побудови нафтопроводу до Гданська, а також до переробки нафти, наприклад, продажу їм державних акцій Дрогобицького та Наддніпрянського НПЗ з подальшою їх модернізацією (створенням потужностей вторинної переробки на сучасному технологічному рівні) або будівництвом нового сучасного НПЗ для глибокої переробки каспійської нафти. Країни-постачальники приєднуються до проекту, якщо ТЕО покаже економічну і технологічну його привабливість [11].

Стан нафтопровідної системи

На реалізацію транзитного потенціалу України суттєво впливає стан її нафтопровідної системи. Більша частина нафтопроводів та обладнання цієї системи перейшли через розрахунковий термін експлуатації (33 роки) або наблизились до нього (виключення складає нафтопровідна система „Одеса-Броди” побудована у 2001 році). Хоча досі НПС працювала надійно, але морально застарілість та зношеність обладнання призводить до значних (за сучасними вимогами) експлуатаційних витрат. Для забезпечення надійності НПС у майбутньому, а також для забезпечення відповідності її міжнародним стандартам щодо енергоефективності, автоматизації та інших вимог, система потребує модернізації та заміни застарілого обладнання. Це передбачає

впровадження енергоефективних електроприводів, насосів з високим ККД, впровадження сучасних систем автоматики, різних систем захисту та очищення трубопроводів і резервуарів, систем обліку обсягів та якості нафти, нових технологій діагностики та ремонту, систем оптимізації режимів прокачки нафти та ін. Для проведення модернізації НПС потрібні мільярдні інвестиції, які ВАТ „Укртранснафті” знайти досить складно. Обсяги транзиту і відповідно прибутки компанії зменшуються, податковий тиск не залишає можливостей акумулювати кошти для подальшого інвестування в НПС. Ситуація ускладнюється світовою і українською економічною кризою, яка потребує нових надходжень до бюджету країни, а не навпаки. На черзі дня стоїть завдання реалізації Євразійського транспортного коридору, який потребує інвестицій для добудови до Плоцька нафтопроводу „Одеса-Броди” та побудови 52 км нафтопроводу – перемички до порту „Південний”. Без залучення іноземних інвестицій усі вказані проблеми вирішити неможливо, тому потрібно створювати сприятливі умови, щоб ці інвестиції прийшли.

Не можна сказати, що ВАТ „Укртранснафта” не робить всього можливого (при обмежених коштах) для підтримки НПС у робочому стані (реалізуються проекти впровадження автоматизованої системи управління технологічними процесами, проводиться діагностика нафтопроводів та ін. [12]). Але, вважаючи на граничний термін експлуатації більшої частини НПС, цих зусиль недостатньо. Потрібно знаходити кошти, залучати інвестиції, бо можливі збитки від аварій і переривання постачання чи транзиту нафти можуть бути неспівстанно більшими, не рахуючи вже політичних збитків і зниження довіри до України як надійного транзитера енергоносіїв.

Постачання нафти в Україну

Імпорт нафти. Баланс нафти в Україні складається з власного видобутку і імпорту, який складає (50-60%) і здійснюється в основному з Росії. Незначні обсяги постачання з інших країн (Казахстану, Іраку, Білорусі) не змінюють ситуації монопольної залежності України від Росії. Враховуючи

те, що і інші складові енергетичного балансу: природний газ (який складає 43% споживання), та ядерне паливо (50% електроенергії виробляють АЕС) теж імпортуються з Росії, то ця ситуація є значною загрозою енергетичній безпеці країни. Крім того, потрібно враховувати, що 4 із 6 нафтопереробних заводів мають російських власників, які проводять свою політику і відповідно до неї здійснюють постачання нафти на свої НПЗ і можуть навіть їх припинити з різних причин. У 2008 році постачання на Одеський та Херсонський НПЗ не здійснювались у зв'язку з їх реконструкцією, постачання на Кременчуцький НПЗ були припинені у зв'язку з конфліктом між акціонерами ЗАТ „Укртатнафта”. Безумовно, непрацюючі або недозавантажені НПЗ – це втрати бюджету і інші проблеми для країни, хоча втрачена частка ринку нафтопродуктів була заповнена за рахунок імпорту із Білорусі, Литви, Румунії і Росії, тобто імпорт нафтопродуктів є диверсифікованим.

Загальними проблемами ринку нафтопродуктів залишається їх якість і ціна, яка не завжди відповідає ринковим принципам формування цін. Боротьба Уряду та Антимонопольного комітету за зниження ціни різними методами, включаючи і неринкові, не приносить бажаного результату.

Якість вироблених українськими НПЗ нафтопродуктів залишається низькою з причин відсутності необхідних потужностей вторинної переробки і повільних темпів модернізації цих НПЗ. Відсутність стратегічного бачення не дозволяє збалансувати в довгостроковій перспективі розвиток нафтопереробки, та ринку нафтопродуктів, визначити їх пріоритети, що дозволило б систематично підвищувати якість нафтопродуктів вироблених НПЗ, збалансувати імпорт нафтопродуктів із їх власним виробництвом, стабілізувати ринок, розробити дієві організаційно-економічні механізми впливу на російські компанії, які володіють українськими НПЗ з метою модернізації цих НПЗ, та підвищення обсягів постачання та переробки нафти. На дійсній час обсяги постачання нафти на НПЗ постійно зменшуються внаслідок різних причин (див. табл.1). Рівень завантаження потужностей НПЗ у 2008 році склав біля 16% [13].

Серед заходів, які б стимулювали російських власників збільшити постачання нафти на НПЗ, є зважена митна та податкова політика, відмова від адміністративних методів регулювання цін нафтопродуктів (власники НПЗ мають досить розгалужену систему АЗС). Успішна робота НПЗ – це не тільки прибутки їх власників, але і податки до бюджету і робочі місця в Україні, що на даний час в умовах економічної кризи є особливо актуальним.

Можливості диверсифікації імпорту нафти пов'язують із реалізацією Євразійського нафтотранспортного коридору та роботою НПС „Одеса – Броди” у аверсному режимі. Переробка нафти, яка буде поставлена до України цим шляхом можлива на Дрогобицькому та Надвірнянському НПЗ або на новому НПЗ, будівництво якого пропонується в Україні. Оскільки ні у власників існуючих НПЗ, ні у держави коштів на модернізацію НПЗ, і, тим більш на будівництво нового НПЗ (вартість будівництва складе 3-4 млрд.дол.) не має, то єдиним шляхом вирішення цього питання є залучення стратегічного інвестора. Про можливість будівництва нового НПЗ свого часу заявляли різні країни, в тому числі і ті в яких можна знайти і ресурси нафти, такі як: Лівія, Азербайджан, Польща та ін., але до конкретики діло не дійшло. Немає єдиної думки щодо будівництва НПЗ і його розташування і в Україні [14]. Потрібно додаткове вивчення питання з точки зору залучення інвестицій, окупності ризиків та ін.

Є також наміри створення з Азербайджанською державною компанією Socar і ВАТ „Укрнафта” спільного підприємства на Надвірнянському та Дрогобицькому НПЗ [15]. Важливо щоб ці наміри були здійснено.

Власний видобуток. Україна має можливості суттєво збільшити обсяги постачання нафти, видобутої на її території як на суші, так і на шельфі Чорного і Азовського морів. Ресурси нафти і газового конденсату за даними Мінпаливенерго складають 1,7млрд.т. Видобуток нафти і нафтового конденсату досяг максимуму у 1972 р. і склав 14,5 млн.т. на рік [15]. З часом розвідані запаси вичерпувались, що призвело до спаду видобутку, який у 2007 році став 4,45 млн.т, а у 2008 році - 4,24 млн.т нафти і газового конденсату [16]. Головною проблемою, яка стримує нарощування видобутку,

є залучення інвестицій, оскільки нових свердловин вводиться замало, а на існуючих родовищах умови видобутку ускладнюються. Це пояснюється вичерпанням запасів у зв'язку зі значним терміном експлуатації родовищ, зміною структури запасів (в першу чергу, розроблялись родовища з кращими умовами доступу до нафти), низькою надійністю прогнозів та ін.

Головна вітчизняна компанія НАК „Нафтогаз України” і її дочірні компанії ВАТ „Укрнафта” та ДАТ „Чорноморнафтогаз” не мають достатніх коштів для інвестування в розширення ресурсної бази нафтовидобутку, тим більш в умовах фінансової кризи. Немає також устаткування і досвіду глибоководного буріння. Тому єдиним шляхом вирішення проблеми є залучення іноземних інвесторів з відповідним досвідом і коштами. Але для цього потрібно створити привабливі умови, чого в Україні не зроблено. Навпаки, залучені на сьогодні інвестори працюють в умовах постійного тиску та зміни правил гри. Наприклад, на весні 2008 року Кабмін з метою провести ревізію договорів у сфері розвідки і видобутку на шельфі, прийняв рішення зупинити угоди з низкою компаній: Vanco International limited (Багамські острови), Marathon International Petroleum Ltd (США), CBM Oil Plc (Великобританія) і Shelton Canada Corp (Канади), які потім частково відновили [17]. Низка компаній повинна була відстоювати свої інтереси в судовому порядку.

У травні 2008 року Кабмін в односторонньому порядку розірвав угоду про розподіл продукції з компанією Vanco International ltd. Компанія почала міжнародну арбітражну процедуру проти Уряду України, що може мати досить негативні наслідки, в першу чергу, для залучення інвестицій, не рахуючи вже фінансові втрати і перенесення термінів освоєння шельфу [18].

Значний вплив на перспективу власного видобутку має ціна нафти на світовому ринку. За оцінками експертів економічно привабливою для розвідки і подальшої розробки родовищ нафти є ціна більша за 50-60 дол./барель. Більш низька ціна, яка існує в даний час, не дозволяє багатьом компаніям, які працюють в Україні, не тільки інвестувати кошти в розробку нових родовищ, а навіть забезпечувати поточну операційну

діяльність. В умовах обмежених можливостей одержання кредитів і ускладнення умов і підвищення собівартості видобутку ці компанії не можуть інвестувати кошти у видобуток.

Для подальшої успішної діяльності цих компаній в Україні державі потрібно переглянути рентну політику і, хоча б тимчасово, до підняття світових цін на нафту (а воно, за довгостроковими прогнозами фахівців повинно відбутися обов'язково) полегшити фіксальну навантаження на компанії, які видобувають нафту в Україні.

Для залучення інвестицій у розвідку і видобуток нафти необхідно також створити максимально сприятливі умови, які б виключали постійні зміни „правил гри”, забезпечували прозорість правил і процедур, максимально їх спрощували та забезпечували виконання угод не тільки з боку інвесторів, але і з боку держави, гарантували інвесторам повернення вкладених коштів і одержання прибутку.

Висновки та пропозиції

1. Транзитні потужності нафтопровідної системи дозволяють Україні грати значну роль в транспортуванні нафти на європейські та світові ринки. Але для цього необхідно підтримувати цю систему в надійному стані, проводити зважену тарифну політику та забезпечити наповнення транзитних потужностей нафтою, а також успішно долати зовнішні та внутрішні виклики на цьому шляху.

2. Серед зовнішніх викликів слід назвати політику Росії (головного постачальника нафти) націлену на зменшення своєї залежності від України в частині транзиту і на перешкоджання постачання і транзиту каспійської нафти неконтрольованими Росією маршрутами.

3. Серед внутрішніх викликів – ускладнення доступу до інвестицій на модернізацію нафтопровідної системи, більша частина обладнання якої є зношеним, морально застарілим і характеризується завищеними (за європейськими нормами) експлуатаційними витратами. На цьому фоні

нафтопровідна система „Одеса-Броди” (нафтопровід і порт „Південний”) є сучасною технологічно та надійною системою і тому повинна бути використана на повну потужність.

4. В такій ситуації Україні потрібно продовжувати активні дії щодо реалізації проекту ЄАНТК (основою якого є НПС „Одеса-Броди”), зокрема щодо заключення контрактів на постачання каспійської нафти для цього проекту, підготовки переходу до аверсного режиму використання нафтопроводу „Одеса-Броди”, його добудови до Плоцька та побудови 52 км нафтопроводу-перемички до порту „Південний”.

5. Для вирішення цих задач потрібно зацікавити (в першу чергу економічно) потенційних постачальників каспійської нафти. Серед можливих дій в цьому напрямі можна назвати створення міжнародного консорціуму з управління та експлуатації НПС „Одеса-Броди” із залученням до нього постачальників (можливо і споживачів) нафти, їх залучення до переробки нафти, створення мережі АЗС та іншої інфраструктури.

6. Необхідно також забезпечити політичну підтримку проекту ЄАНТК, консолідуючи зусилля всіх гілок влади, демонструючи потенціалним партнерам з реалізації проекту передбачуваність своїх дій, прозорість та послідовність політики в цьому проекті.

7. Для збереження транзитних обсягів нафти з Росії необхідно створити сприятливі умови транспортування, оптимізувати тарифи, митні, портові та інші збори, відмовитись від адміністративних методів регулювання цін на нафтопродукти, забезпечити надійність транзиту за рахунок модернізації, автоматизації НПС, впровадження систем захисту, систем обліку обсягів і якості нафти та ін.

8. Постачання нафти в Україну значною мірою залежить від імпорту, який монополізовано Росією, російським компаніям належать і більшість українських НПЗ. Обсяги постачання та переробки російської нафти постійно зменшуються. Якість нафтопереробки не відповідає сучасним вимогам. Хоча

ринок нафтопродуктів є диверсифікованим, частка українських нафтопродуктів постійно зменшується.

9. Для диверсифікації постачання нафти в Україну потрібно реалізувати проект ЄАНТК, збільшити завантаження Наддніпрянського та Дрогобицького НПЗ, побудувати потужності вторинної переробки нафти або побудувати новий НПЗ для переробки каспійської нафти, це дозволить збільшити частку якісного пального на українському ринку та зменшити шкідливий вплив на довкілля.

10. Для збільшення обсягів видобутку нафти в Україні необхідно розширювати обсяги геолого-розвідувальних робіт та масштаби освоєння родовищ на шельфі Чорного і Азовського морів. В умовах відсутності необхідних коштів в Україні потрібно створювати більш сприятливі умови для залучення іноземних інвестицій і для роботи компаній, які вже працюють в Україні. Серед заходів, які б сприяли залученню інвестицій до розвідки та розробки нафтових родовищ слід назвати:

- виключення постійної зміни „правил гри”, забезпечити передбачуваність дій влади;
- спрощення правил і процедур доступу роботи з інвесторами;
- забезпечення виконання прийнятих угод і договорів з боку держави;
- забезпечення гарантій інвесторам щодо повернення інвестованих коштів і одержання прибутку;
- перегляд рентної політики щодо зменшення зборів (при наймі в залежності від світових цін на нафту);
- забезпечення для компаній, які ведуть розвідку родовищ, гарантій щодо їх подальшої експлуатації без додаткових тендерів.

11. Нафтовий сектор паливно-енергетичного комплексу є і залишиться важливою ланкою економіки України. Для успішного його функціонування і розвитку необхідно визначити основні напрями і пріоритети, включаючи пріоритети розвитку транзитного потенціалу, власного видобутку,

нафтопереробки у взаємозв'язку окремих його частин і паливно-енергетичного комплексу в цілому. Для цього необхідно розробити та затвердити концепцію розвитку нафтового сектору та відповідні плани заходів щодо окремих частин цього сектору на найближчу перспективу.

Джерела

1. Інформаційна довідка „Укртранснафта”
<http://www.ukrtransnafta.com/ua/press/service>.
2. В.Шлега. БТС-2: вопрос спорный // ТЭК №8, 2008г., стр.32-35.
3. С.Юров, А.Анненкова. Дно где-то рядом // Мировая энергетика №11-12, 2008г., стр.60,61.
4. Т.Маненок. „Дружба” высохнет? // <http://www.chartert97.org>
5. Н.Алиев. Стратегическое партнерство выходит на новый уровень // Мировая энергетика, №10, 2008г., стр.6-9.
6. В.Мартинюк. Битва за нафту / „Українська правда”, 01-7.10, - 2008. , - №38.
7. Указ Президента України №716/2008 Про рішення Ради національної безпеки і оборони від 28 липня 2008 року „Про невідкладні заходи щодо забезпечення роботи нафтопроводу „Одеса-Броди” за проектним напрямом”.
8. Указ Президента України №82/2009 Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 11 лютого 2009 року „Про невідкладні заходи щодо забезпечення енергетичної безпеки України”.
9. Спільна заява Президентів Азербайджанської республіки, Грузії, Литовської республіки, республіки Польща та України щодо проекту Євро-Азіатського нафтотранспортного коридору. м.Київ 22травня 2008 року.
10. Д. Караченець . Аверс. //„Зеркало недели”, № 40 (719) 25-31 октября 2008г.
<http://www.zn.ua/2000/2229/64433/>.
11. Новости большой политики. // ТЭК №9, 2008г., стр.5
12. „Укртранснефть” получила оборудование для НПЗ «Броды». / «Терминал», №40, 2008.
13. Анализ производственной деятельности НПЗ, ГПЗ Украины // «Терминал», - №3, 2009г., стр.16.
14. Матеріали круглого столу „Перспективи розвитку нафтопереробної галузі в Україні з врахуванням світових тенденцій ” 19.05.2008р.
15. «Новости большой политики» // ТЭК №9, 2008г., стр.5
16. Інформаційна довідка від 20.01.2009.
<http://mpe.kmu.gov.ua/fuel/control/uk/publish/>
17. „Совместная деятельность «Черноморнефтегаза» с Shelton восстановлена”// «Терминал» №41, 2008г., стр.19.

18. Указ Президента України №514/2008 Про рішення національної безпеки і оборони України від 30 травня 2008 року Про висновки міжвідомчої робочої групи з вивчення питань додержання законодавства при укладенні та виконанні Угоди про розподіл вуглеводів, які видобуватимуться у межах При керченської ділянки надр континентального шельфу Чорного моря, між державою Україна та компанією „Венко-Інтернешнл лтд”.