

ПРОБЛЕМИ НАФТОПЕРЕРОБКИ ТА НАФТОПЕРЕВАЛКИ НА ПІВДНІ УКРАЇНИ

О.Л. Михайлюк, Л.В. Сухіна

Масштаби і перспективи видобутку нафти. Для української економіки питання енергопостачання є пріоритетом економічної політики, тому що значна залежність країни від імпорту енергоносіїв суттєво впливає на її енергетичну безпеку і державну незалежність.

Українські нафтогазовидобувні підприємства в січні-липні 2006 року збільшили видобуток нафти і газового конденсату на 8,2% або на 201,6 тисячі тонн, в порівнянні з аналогічним періодом 2005 року.

Найбільшими нафтогазовидобувними компаніями України є ДК "Укргазвидобування", ВАТ "Укрнафта" і ГАО "Чорноморнафтогаз", що входять до складу НАК "Нафтогаз України".

Пріоритетною вважається також участь українських державних компаній у видобутку вуглеводневої сировини на шельфі Чорного і Азовського морів. При цьому Україна повинна максимально залучати державні компанії до видобутку. Вуглеводні ресурси цих родовищ дозволять значною мірою забезпечити газовий і нафтовий баланси України на найближчі 4-5 років. Технічні можливості і ресурсна база дозволяють Україні забезпечити залучення провідних світових банків для фінансування масштабних проектів з видобутку.

Зараз шельфовою розвідкою та видобутком займається Державна компанія "Чорноморнафтогаз" (Сімферополь, Крим). 100% акцій "Чорноморнафтогазу" належить державній компанії "Нафтогаз України". Підчас проведення геологорозвідувальних робіт виявило запаси нафти на структурі Субботіна в Чорному морі (Прикерченська ділянка шельфу). Роботи на даній ділянці велися три роки, при цьому довелося двічі міняти проектну глибину свердловин: спочатку вона складала 3550 метрів, після її довели до 4300 метрів.

Держбюджетом 2006 року передбачено виділити "Чорноморнафтогазу" 150 мільйонів гривень для геологорозвідувальних робіт на шельфі Чорного і Азовського морів. Компанія планує направити ці кошти на розвідувальне буріння на двох площах в Чорному морі (Західно-Голіцинській і Абіха) і двох площах в Азовському (Міотична та Західно-Булганахська), сейморозвідувальні роботи в Північно-Західній частині Чорного моря і Південній частині Азовського, а також на науково-дослідні і тематичні роботи з метою визначення перспектив на найближчі роки.

Напрямки транспортування нафти. Територія України і її південь відіграють важливу роль у транспортуванні значних потоків нафти в різних напрямках. Зважаючи на те, що більша частина нафтових потоків, п'ять із шести НПЗ, потужності нафтових та паливних терміналів в значній мірі контролюються або належать російському бізнесу, основні нафтові потоки на

даний час переміщують російську нафту. На півдні України це гілки Придніпровських магістральних нафтопроводів, нафтові і паливні термінали в Одесі, Іллічівську, Феодосії, Южному, Херсоні, 85-кілометрова ділянка нафтопроводу Одеса-Броди.

В нещодавно підписаній коаліційній Угоді були закріплені зобов'язання про збереження в державній власності магістральних нафто- і газопроводів. Передбачалося підсилити енергетичну співпрацю з ЄС і координувати з ним проведення енергетичної політики.

Коаліція зобов'язалася співробітничати з Росією, країнами центральної Азії і іншими партнерами у сфері енергопостачань на основі довгострокових, прозорих, взаємовигідних домовленостей без тіньових посередників, а також розвивати власні ресурсні бази, розвідку та видобуток нафти і газу, створювати елементи власного циклу виробництва ядерного палива.

Загальна довжина системи магістральних нафтопроводів складає 4570 км, пропускна спроможність - 100 млн. тонн нафти на рік (діаметр труб - 1220 міліметрів).

На Півдні України проходить декілька стратегічних для країни нафтопроводів. Найбільш відомим є нафтопровід Одеса-Броди з нафтовим терміналом в Южному. І термінал и нафтопровід були побудовані задля єдиної мети – транспортування каспійської нафти в Україну і країни ЄС. Його проєкті потужності у 14 млн. т/рік повністю не використовуються через відсутність належного обсягу сировини з каспійського регіону і пристосування українських НПЗ під використання російської нафти типу Urals.

При цьому треба зазначити, що протягом 2005 року через морські термінали Южна Озеревка (РФ), Батумі і Супса (Грузія) в акваторію Чорного моря виходило понад 30 млн. тонн нафти неросійського походження, частина з якої могла б імпортуватися до України за умови технічних та економічних можливостей переробки цієї сировини.

Для використання на повну потужність терміналу у Южному, навіть при наявності потрібних об'ємів каспійської нафти, постає технічне питання: цією нафтою можна завантажити нафтопровід Одеса-Броди, але він добудований тільки до Бродів і далі її нікуди подіти. При Уряді Ю. Тимошенко пророблялися два варіанти: будівництво НПЗ у Бродах [2] та поряд з терміналом – в Южному) потужністю 10 млн. тонн сировини на рік. Зараз ці проєкти занедбані, є ще варіант реконструкції Кременчуцького НПЗ, доведення його потужностей до 18 млн. тонн на рік. За таких умов завод зможе переробляти 8-9 млн. тонн російської важкої нафти, яку він отримує по діючому нафтопроводу Лисичанськ-Кременчук і 9-10 млн. тонн легкої каспійської нафти за рахунок реверсу ділянки Придніпровських магістральних нафтопроводів Южний/Одеська нафтогавань - Августовка - Снігирівка - Кременчук [4].

Реконструйований Херсонський НПЗ, за умови модернізації ділянки Придніпровських магістральних нафтопроводів, зможе отримувати каспійську нафту через термінал в Южному, використовуючи ділянку

Южний-Снігірівка-Кременчук. Одеський же НПЗ зможе приймати через Одеську нафтогавань будь-яку нафту, що потрапляє до акваторії Чорного моря з нафтових терміналів Південна Озересвка, Новоросійськ, Супса, Батумі. Одеському та Херсонському НПЗ в майбутньому вигідніше буде переробляти легку каспійську нафту, ніж російську. Таким чином, українські НПЗ зможуть переробляти до 10-15 млн. тонн нафти неросійського походження, а це майже 50% потреб країни, що дасть змогу диверсифікувати джерела постачання сировини і підвищить енергетичну безпеку країни.

Серйозною перепорою на шляху виконання цієї програми є низький рейтинг інвестиційної привабливості української економіки, тому потрібно передбачити певні кредитні та податкові пільги для інвесторів в цю сферу економіки.

Оскільки ситуація на європейському нафтовому ринку весь час змінюється і в тому числі погіршується, країни ЄС зацікавлені в добудові нафтопроводу. Конфлікт Ірану і Заходу, який пов'язаний з відмовою Тегерану завершити ядерні розробки, теж може обмежити продаж на європейському ринку нафти. Тому Європейський банк реконструкції і розвитку і Європейський інвестиційний банк мають намір надати НАК "Нафтогаз України" кредит у розмірі 250-300 мільйонів євро. Кошти будуть направлені на фінансування проектів з удосконалення обліку газу і нафти в Україні, модернізацію української газотранспортної системи, а також реалізацію енергозберігаючих технологій. Поки проекти знаходяться на стадії обговорення. За попередніми даними, перші фінансові надходження заплановані на середину - кінець другого кварталу 2007 року. Одержувачами коштів виступлять дочірні компанії "Нафтогаза" - "Укртрансгаз" і "Укртрансфанта".

Під час презентацій в прикаспійських країнах українського проекту постачань каспійської нафти до Європи нафтопровід Одеса-Броди-Плоцьк був визнаний другим за пріоритетністю після нафтопроводу "Баку-Джейхан". Крім того, ряд власників нафтопереробних заводів Європи заявили про зацікавленість отримувати каспійську сировину українським маршрутом.

Останнім часом, у зв'язку з посиленням проросійських інтересів в енергетичній політиці України, йшлося про продовження експлуатації нафтопроводу в реверсному напрямку зусиллями російських нафтових компаній. Нещодавно Кабінет Міністрів висловив намір створити спеціальну експертну робочу групу з метою визначення ефективності використання нафтопроводу в аверсному напрямку і добудови до польського Плоцька.

Недоліком проекту є те, що при будівництві "Одесса-Броди" не була дотримана стандартна схема реалізації подібних проектів. Зокрема, спочатку нафтопровід був побудований, а потім вже був створений консорціум і почалися пошуки потенційних постачальників нафти.

Вірогідний термін початку роботи всього нафтопроводу - вересень 2008 року. За 2006 рік компанія "ТНК-ВР Україна" планує прокачати близько 6 мільйонів тонн нафти у напрямі Одеси.

Одне з провідних питань - наявність необхідного об'єму нафти - 25 млн. тонн на рік. В травні 2005 року Україна, Казахстан, Азербайджан і Грузія досягли попередньої домовленості про створення консорціуму з управління трубопроводом "Баку-Супса". Національна акціонерна компанія "Нафтогаз України" має намір створити сумісну акціонерну компанію з Державною нафтовою компанією Азербайджану для закупівлі і транспортування нафти по нафтопроводах "Баку-Супса" і "Одесса-Броди" до Європи. Азербайджан кожен рік подвоює обсяги видобутку нафти і у 2008 році зміг би продати в Європу 15 млн. тонн нафти. Для цього потрібно створити спільні підприємства, які будуть розробляти родовища, доставляти нафту до Європи і продавати її. Однак в реалізації цих домовленостей не зацікавлена Росія, яка може чинити перепони і тиск на Азербайджан.

Доки ділянку від Бродів до Плоцька ще навіть не спроектовано, в трубопроводу дві проблеми: де взяти нафту і кому її продати в Бродах. НПЗ Словачії, Чехії та Угорщини розташовані вздовж МНП „Дружба”, потік нафти по якому поки що не зменшується. До того ж, щоб переробляти каспійську нафту, цим заводам потрібна певна реконструкція. Певні обсяги нафтопродуктів ці країни могли б купувати в Україні, але тоді виникає необхідність в будівництві НПЗ в районі Бродів.

Вартість проекту Броди-Плоцьк оцінюється у 500 млн. євро, а його економічна ефективність досі під питанням: рентабельність нафтопроводу може бути досягнута при умові перекачування мінімум 10-15 млн. тонн нафти на рік. По трасі нафтопроводу розташований тільки Плоцький НПЗ потужністю 12 млн. тонн нафти, який зараз на пільгових умовах отримує російську сировину через Білорусь. Навіть якщо підприємство повністю перейшло б на переробку каспійської сировини, його потужностей не вистачило би для забезпечення рентабельності проекту [4], тому розглядається варіант доведення гілки нафтопроводу до Роттердаму.

Обсяги перекачування по нафтопроводу Одеса-Броди-Плоцьк понад 14,5 млн. тонн на рік викличуть необхідність залучення коштів для будівництва додаткових компресорних станцій на ділянці Одеса-Броди, нарощування резервуарних місткостей в Бродах і Южному, а також збільшення потужностей приймання нафти та будівництво виносного причалу на терміналі в Южному.

Доки Україна вже багато років розмірковує над питанням, в який бік прокачувати нафту, стало відомо, що ТНК-ВР і "Газпромнефть" почали створення сумісної компанії, яка займеться будівництвом нафтопроводу Бургас-Александруполіс. Співзасновником компанії також стане "Роснефть". На думку експертів, будівництво цього нафтопроводу понизить шанси України завантажити нафтою трубопровід Одесса-Броди в прямому напрямі. Всі три компанії отримають рівні частки в новій структурі.

Нафтопровід довжиною 312 кілометрів повинен з'єднати болгарський чорноморський порт Бургас і грецький Александруполіс на Середземному морі в обхід переобтяжених турецьких проток. Пропускна спроможність нафтопроводу складе 35 млн. тонн, передбачений варіант її збільшення до 50

млн. тонн. За попередніми оцінками, вартість проекту перевищить 700 млн. дол. Будівництво нафтопроводу обговорювалося урядами Росії, Греції і Болгарії більше 13 років, і лише в квітні 2005 року сторони прийшли до угоди про співпрацю в реалізації проекту. Поки що в проекті беруть участь тільки російські компанії, але в перспективі можливе залучення зарубіжних партнерів за рахунок пропорційного зниження частки російських компаній.

Зацікавлений у будівництві нафтопроводу до України і Іран. Існує нагальна потреба об'єднувати зусилля Ірану, Азербайджану, України і Росії і знаходити шляхи для транспортування енергоносіїв до Європи. Іран також потребує української підтримки у виробництві компресорів для нафтової промисловості, в будівництві нафтових установок.

Проблеми нафтопереробки. Місткість ринку нафтопродуктів України складає 3 млрд. дол. в роздрібних цінах на рік. Україна щорічно споживає близько 16 млн. тонн нафтопродуктів, з них по 5 млн. тонн бензину і дизпалива і 6 мільйонів тонн мазуту. За даними Мінпаливенерго, імпорتنі нафтопродукти в загальному об'ємі споживання складають 30-35%. Третина з них ввозиться з Росії, а інші постачаються нафтопереробними підприємствами Білорусі, Литви, Болгарії.

Нафтопереробні заводи (НПЗ) України в січні-липні 2006 року скоротили переробку нафти на 26,1%, або на 2 млн. 904 тис. т., в порівнянні з аналогічним періодом минулого року - до 8 мільйонів 232,7 тис. т.

Виробництво бензину в січні-липні - 2006 скоротилося на 13,8%, або на 338,6 тис. тонн, в порівнянні з січнем-липнем - 2005 р. - до 2 млн. 109,1 тис. т., дизпаливо - на 23,7%, або на 754,9 тис. т., до 2 млн. 436,3 тисячі т., мазуту - на 41,4%, або на 1 млн. 593,7 тис. т., до 2 млн. 260,3 тис. т..

Однією з проблем є низька глибина переробки нафтопродуктів: тільки на двох із шести (Кременчуцькому та Лисичанському НПЗ) вона трохи вища за 70% [2]. Тому зараз на реконструкції Одеський і Херсонський НПЗ. Обсяг споживання світлих нафтопродуктів постійно зростає, а можливості українських НПЗ не можуть його повністю задовольнити, що з часом може ще більше погіршити ситуацію.

Росія контролює український нафторинок та ринок палива і зацікавлена в поставках на територію України готових нафтопродуктів. Росія скоротила постачання нафти на НПЗ України за 7 місяців 2006 року порівняно з відповідним періодом 2005 року на 29,9% - до 6,591 млн. тонн. При цьому Україна, домагаючись виправити становище, збільшила поставки української сировини на 7,9% - до 1,61 млн. тонн.

Крім цього, на цінову політику вплинув ряд інших чинників. Після встановлення нульових мит на нафтопродукти в травні минулого року посилювався вплив глобальних чинників на український ринок і виросла конкуренція української нафтопереробної продукції з імпортною. Частина роздрібною торгівлі, особливо мережі, які не реалізують власну продукцію переробки, збільшили частку імпортних нафтопродуктів в корзині закупівель. Завдяки збільшеному попиту на імпортне паливо його постачання істотно виросло.

Враховуючи, що світлі українські нафтопродукти поступаються за якістю литовському і білоруському пальному, середній український споживач виграв не тільки від цінової конкуренції, але і від вищої в середньому якості нафтопродуктів. Порівняно низький технологічний рівень є основною проблемою українських НПЗ - за глибиною переробки вони поступаються російським і білоруським заводам, не говорячи вже про східноєвропейські. Якби в постприватизаційний період була проведена необхідна модернізація, це дозволило б українським НПЗ успішніше витримувати конкуренцію.

Ситуація з НПЗ поступово міняється. Наприклад, в середині 2007 року очікується закінчення реконструкції Одеського НПЗ, що належить "Лукойлу". Крім того, власники Херсонського НПЗ, "Галичини" і "Нафтохіміка Прикарпаття" теж заявили про проведення модернізації.

На цінову політику впливають і продавці нафтопродуктів, серед яких відсоток українських - незначний. Всього в Україні налічується понад 5,5 тисяч АЗС, які знаходяться у власності 431 компанії. Примітно також, що крупні російські компанії, такі як "ТНК-ВР" або "Лукойл", не завжди контролюють ціни на АЗС під своїми брендами внаслідок програм франчайзингу і джобберства. Тобто юридично вони не є власниками цих АЗС, тільки поставляють туди паливо і іноді - устаткування, а на ціноутворення впливають обмежено. За експертними підрахунками, джоббери займають до 30% ринку. Враховуючи таке співвідношення сил, уряду буде вкрай складно добитися яких-небудь значних позитивних результатів, не вдаючись до адміністративного регулювання і тиску на нафтотрейдерів.

Якщо бензин не дорожчає, він зникає з АЗС. Незважаючи на дефіцит пального в середині країни, значна частина продукції вітчизняних НПЗ йде на експорт, сприяючи таким чином зростанню дефіциту пального в роздрібній торгівлі. Фахівці вважають, що український ринок нафтопродуктів відстає від світових тенденцій, і відбувається це через постійні антикризові заходи.

На цінову політику уряд намагається впливати через найбільшу в Україні нафтовидобувну компанію - ВАТ Укрнафта, яка закупила 120 тисяч тонн нафтопродуктів для стабілізації цін на роздрібному ринку. В місяць компанія реалізує через власну мережу АЗС 25-30 тис. тонн нафтопродуктів (на сьогодні "Укрнафта" володіє мережею з 548 автозаправних комплексів). Куплених нафтопродуктів вистачить для утримання стабільних цін на ринку протягом 3-4 місяців. ВАТ "Укрнафта" - найбільша нафтовидобувна компанія України, яка видобуває 75% нафти і газового конденсату від загального об'єму видобутку в країні. 50%+1 акція Укрнафти належать НАК "Нафтогаз України", 41% акцій контролює група "Приват". Роздрібну реалізацію нафтопродуктів через власну мережу АЗС "Укрнафта" почала в червні 2004 року. На сьогодні середня реалізація нафтопродуктів через одну АЗС компанії складає близько 10 тонн за добу. "Укрнафта" планує контролювати до 25% роздрібного ринку України.

Міністерство палива і енергетики України доручило національній акціонерній компанії (НАК) "Нафтогаз України" відпрацювати схему створення стратегічного запасу нафтопродуктів для проведення товарних інтервенцій в моменти різкого дорожчання палива на внутрішньому ринку.

Схема створення стратегічного запасу нафтопродуктів може виглядати таким чином: дочірні структури "Нафтогаза України" набувають нафти в період найнижчих цін на сировину, переробляють її на Кременчуцькому нафтопереробному заводі і передають на зберігання нафтобазам.

Міністерство палива і енергетики має намір обговорити з російською компанією "Транснефть" збільшення перевалювання нафти нафтобазою Феодосійського морського порту за рахунок залучення казахської нафти. Рівень перевалювання на нафтобазі Феодосії за останні роки впав з 10 до 0,5 млн. тонн. Раніше існували плани будівництва НПЗ на базі терміналу у Феодосії потужністю 10 млн. тонн на рік. Прийнятним, з врахуванням екологічного чинника, вважається будівництво нафтопереробного заводу потужністю не більше 2 млн. тонн.

Херсонський нафтопереробний завод, який зараз належить нафтовій компанії "Альянс-Україна", почав модернізацію потужностей для випуску високоякісного бензину; почалося будівництво сучасних автозаправних комплексів. ОАО «Херсоннафтопереработка» і американська компанія «ABB Lummus Global» підписали контракт на розробку проекту реконструкції заводу. До 2010 року завод повинен стати одним з кращих в Європі.

Паспортна потужність по нафтовій сировині буде складати 7,1 млн. тонн на рік. Реконструкція відбудеться в два етапи і повинна проводитися з урахуванням всіх вимог часу. Перший етап почнеться влітку 2007 року і повинен бути завершений в кінці 2009 року. Після цього почнеться другий етап, який планують завершити в четвертому кварталі 2010 року. В результаті планових заходів щодо модернізації і реконструкції товарний баланс виробництва корінним чином зміниться. За рахунок впровадження нових технологій переробки нафти, а також відновлення роботи коксової установки, випуск світлих нафтопродуктів подвоїться. Частка високооктанових бензинів по відношенню до загального об'єму виробництва збільшиться майже вдвічі і складе 81%. Після реконструкції завод повинен освоїти виробництво реактивного палива, мазут виробляти не буде. При потужності переробки нафти в 2,5 мільйона тонн на рік глибина переробки збільшиться в 2 рази. Вона перевищить 90% (для порівняння: Кременчуцький НПЗ має глибину переробки лише до 63%). Реконструкція буде потребувати інвестицій в об'ємі 500 млн. дол.

Висновки.

Для НПЗ України одним з головних питань постає проблема залучення інвестицій. Незалежно від того, буде країна будувати нові НПЗ чи реконструювати існуючі, рівень інвестиційних ресурсів оцінюється у 1,5- 2 млрд. дол.

Міністерство економіки України виступає за створення єдиної державної компанії. Створення такої компанії має на увазі передачу в її управління державних пакетів акцій компаній нафтової галузі.

Для формування сприятливих умов інвестування нафтопереробної галузі, необхідно прийняття відповідного законодавчого акту „Про заходи державної підтримки розвитку вітчизняної нафтопереробної галузі”, в якому треба передбачити:

- зниження податкового тиску на ті підприємства, які займаються реконструкцією виробництва з метою підвищення глибини переробки нафтової сировини;
- встановлення „нульової” ставки ПДВ на обладнання, яке ввозиться до країни і призначено для реконструкції нафтопереробних потужностей;
- диференціацію акцизного збору в залежності від якості нафтопродуктів;
- розробку нормативно-правової бази для продукції НПЗ: в залежності від якості продукції повинні і складатися ціни на паливо різних виробників.

При будь-якому перебігу подій треба й надалі займатися питаннями диверсифікації джерел енергопостачання, приймати участь в добудові нафтопроводу Одеса-Броди, розробляти варіанти співробітництва з країнами Перської затоки та Каспійського регіону, залучати кошти в нафтовидобуток та нафтозатранспортування в цих регіонах з метою подальшого отримання сировини для країни.

Література:

1. Балаева Е. В чем сила? //НефтеРынок, № 22 (441), 2006 .- С.32-33.
2. НПЗ в Бродах будет построен // Oilmarket, май 2006.- С. 47.
3. Левандовский В. Рыночная экономика //НефтеРынок, № 22 (441), 2006 .- С. 21- 24.
4. Свердлов О.О., Нестеров Л.Д., Ягодовский С.И., Пидзырайло А.Н. Реформирование украинской нефтеперерабатывающей отрасли в контексте энергетической независимости // Тезисы третьей Международной конференции «Переработка и нефтетранзит в странах СНГ и Балтии».- Одесса, 15-16 июня 2006 г.

Резюме

В статье освещаются вопросы, посвященные роли юга Украины в нефтеперевалке и нефтепереработке. Изучаются экономические и политические аспекты функционирования нефтеперерабатывающих заводов страны. Оцениваются перспективы реализации проекта нефтепровода Одесса-Броды-Плоцк с сырьевой, экономической и политической точек зрения.