

УДК 658.012.3.008.01

ФОРМУВАННЯ НАФТОТРАНСПОРТНОЇ ФПГ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Лобанов П.В.

FORMATION OF OIL TRANSPORTATION PPG AS A FACTOR IMPROVE THE ECONOMIC SECURITY OF UKRAINE

Lobanov P.V.

Досліджено питання створення та функціонування фінансово-промислових груп в економіці України. Проведено аналіз останніх досліджень закордонних та вітчизняних вчених. Розглянуто економічну безпеку України та завдання диверсифікації джерел постачання ПЕР. Проаналізовано проект транспортування каспійської нафти до України та країн Європи з використанням танкерного флоту у чорноморському басейні. Запропоновано створити національну ФПГ для здійснення танкерних перевезень та бункерування суден чорноморського басейну. Проведено економічне обґрунтування проекту створення та функціонування ФПГ.

Ключові слова: фінансово-промислова група, економічна безпека, каспійська нафта, танкерний флот, нафто транспорт, бункерування.

Постановка проблеми. За стандартним визначенням ФПГ - це сукупність юридичних осіб, що діють як основне і дочірні товариства або повністю або частково об'єднали свої матеріальні і нематеріальні активи (система участі) на основі договору про створення фінансово-промислової групи з метою технологічної або економічної інтеграції для реалізації інвестиційних та інших проектів і програм, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності та розширення ринків збуту товарів та послуг, підвищення ефективності виробництва, створення нових робочих місць [1].

ФПГ є фактором сталого розвитку національної економіки, джерелом внутрішнього самофінансування для підприємств, які до неї входять, і вирішення соціально-економічних проблем у регіонах.

Указ Президента України "Про фінансово-промислові групи в Україні" від 27 січня 1995 року № 85 / 95 затверджує Положення "Про фінансово-промислові групи в Україні", в якому визначені основні принципи формування ФПГ і їх господарської діяльності в економічній системі країни. Однак на Указ було накладено вето згідно постановлення Верховної Ради України від 2 березня 1995 року № 85/95-ВР (депутатам не сподобалися надто великі пільги для підприємств групи і нерівність із підпри-

ємствами, які не входять до групи, що стало причиною вето указу). Потім цей Указ втратив свою чинність відповідно до нового Указу Президента України від 27 січня 1999 року № 70 /99. Це спричинило прогалини у законодавстві України стосовно господарських угруповань. Тому, як правило, створення конкретних ФПГ здійснювалося за окремими регуляторними документами або взагалі без їх юридичного оформлення на приватних домовленостях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасний глобальний світовий ринок через високу конкуренцію стає недоступним для дрібних і середніх корпорацій. Як правило, на ньому оперують великі гравці - транснаціональні та національні фінансово - промислові групи. Тому дослідження феномену інтеграції господарських структур різного типу останнім часом є актуальними. Серед зарубіжних дослідників ФПГ значний внесок внесли такі, як: Бейкер Д., Гілл Е., Долан Е., Коттер Р., Леонт'єв В., Маршал А., Окумара Х., Пфайффер, Рід Е. Г., Роуз П., Сміт Р., Хайек Ф., Чемберлін Е. Методологічні підходи до вивчення феномену ФПГ в умовах перехідної економіки України досліджувалися вітчизняними вченими та фахівцями, серед яких: Амоша А., Буркинський Б., Дикань В., Долішній М., Коваль Н., Саломатина Л., Чумаченко Н., Шевчук В. та інші. Дослідження правового статусу ФПГ по всій сукупності суб'єктів господарювання займалися Винник О., Гайворонський В., Костицький В., Мамутов В., Саниахметова Н., Хахулін В. та інші. Слід зазначити суттєвий внесок російських вчених-економістів у вирішення даної проблеми: Беляєвої І., Вінслав Ю., Дворецької А., Кочевріна Ю., Ларіонова І., Ленської С., Сосковця О., Усоскіна В., Цветкова В., Чистякова В., Ескіндарова М.

Не вважаючи на достатньо велику кількість досліджень і досі не вирішені проблеми створення та функціонування фінансово-промислових груп в глобальній світовій економіці.

Метою дослідження є обґрунтування доцільності залучення в економіку України каспійської

нафти по транспортному коридору, який забезпечується національною фінансово-промисловою групою.

Згідно з поставленою метою в статті вирішуються наступні завдання:

підвищується економічна безпека України за рахунок диверсифікації джерел нафти;

вводиться в роботу новий, більш якісний потік нафти, який передбачає оновлення технологій нафтопереробки і створення нових НПЗ;

поліпшуються умови на внутрішньому ринку паливних ресурсів та його структура;

підринається монополізм єдиного постачальника нафти - Російської Федерації;

знижується політичний тиск на Україну з боку основного власника нафти.

Матеріали і результати дослідження. Підвищення економічної безпеки України передбачає диверсифікацію джерел паливно-енергетичних ресурсів (ПЕР), зокрема нафти і газу. Наша країна в 2004-2013 роках відчуває негативні економічні наслідки від прив'язки до монопольного постачальника ПЕР - Російської Федерації. Це стосується в першу чергу нафти і газу.

Тому, як альтернатива, протягом останніх років розглядається залучення до енергетичного балансу України каспійської нафти. Стратегічне значення цього джерела ПЕР велике, тому що каспійська нафта (brent) - легка, за основними якісними показниками перевершує сибірську нафтову суміш (urals). Окрім того, каспійська нафта виходить на світові ринки, як російськими трубопроводами, так і через транспортні системи Ірану, Іраку, Туреччини (нафтопровід Баку - Тбілісі - Джейхан), по-цьому має важливе геостратегічне значення.

Останнім часом про Україну говорять як про оптимального транзитера нафти до Європи, проте українська економіка також є великим її споживачем (до 50 млн. т. на рік).

Гарні перспективи розвитку має комбінований трубо-танкерний транспортний маршрут Баку-Тбілісі - Супса - Одеса - Броди - Гданськ, в якому ділянка Супса - Одеса реалізується танкерними перевезеннями. За існуючими оцінками даний маршрут прокачування каспійської нафти до Європи економічно найбільш вигідний і потенційно може витіснити російський, в якому каспійська нафта змішується з сибірської втрачає свою цінність.

Враховуючи, що добудова нафтопроводу Одеса-Броди-Гданськ є поточним завданням у стадії реалізації, споруда танкерного флоту України як реальний проект до теперішнього часу залишається нездійсненою.

Як впливає зі складу потенційних учасників нафтотранспортної ФПГ, танкерний флот є найбільш стійкою структурою, що не залежить від політичних уподобань Уряду. Крім того, танкерний флот з самого початку створення може включитися в перевезення каспійської і російської нафти для потреб України, не чекаючи готовності нафтотранспортного коридору Одеса-Броди-Гданськ. Даний факт дає можливість входу України до формування ринку та-

нкерних перевезень чорноморського басейну і залучення для реалізації проекту українських кораблебудівних підприємств.

Аналіз транспортних ланцюжків постачання нафти з Казахстану до України показує, що транзит по трубопроводу, що йде через Росію обійдеться дорожче, ніж постачання танкерними маршрутами Новоросійськ-Одеса (Супса - Одеса) та Казахстан-Волго-Донський канал - Керч. Вартість поставки по першому танкерного маршрутом порядку 28 дол/т, по другому - 20 дол/т, проте за наявності власного флоту ці тарифи можна знизити мінімум до 20 дол/т і 15 дол/т, відповідно.

Водночас прокачування нафти в Україну по трубопроводах з Казахстану через Росію обходиться в 26 дол/т. (дані 2004 р.). При цьому, як уже зазначалося, по шляху російського трубопроводного транзиту існують технологічні ризики змішання різних сортів нафти, що додатково підвищує витрати на транспортування каспійської нафти [2].

Створення власного танкерного флоту допоможе Україні уникнути дискримінаційної квотної політики Росії при транспортуванні каспійської нафти через власну трубу. Це дозволить також "зайти" в нафтопровід Самара-Ужгород на його українській ділянці через нафтопровід Одеса-Броди, що потенційно підвищить обсяги транспорту нафти і може блокувати російську нафтову суміш більш якісною каспійською нафтою.

Можливі такі варіанти виходу України на ринок танкерних перевезень, це перший - оренда судна без екіпажу, що за умови створення пільгових умов по портовому режиму, а також за рахунок більш низької оплати праці моряків дозволить запропонувати більш низьку ставку фрахту нафтовласникам. Для окупності проекту в такому форматі щорічно необхідно перевозити 4-5 млн. т нафти.

Спроба прогнозувати майбутній розвиток танкерного флоту була зроблена ПівдНДІМФом в 90 -х роках минулого сторіччя. Інститут запропонував для перевезення 20 млн. тонн каспійської нафти і нафтопродуктів у розрахунковому 2000 році побудувати 14-20 танкерів 6 типорозмірів, в тому числі:

- 2-4 судна по 150 тисяч тон;
- 2 судна по 90 тисяч тон;
- 4-6 суден по 65 тисяч тон;
- 3-4 судна по 40 тисяч тон;
- 1 судно на 25 тисяч тон;
- 2 судна по 17 тисяч тон.

Загальна вартість цієї суднобудівної програми оцінювалася в 1,2 млрд. доларів. Реалізація проекту дозволить істотно підвищити зайнятість у суднобудівній галузі України, що має позитивні технологічні та соціальні наслідки.

Завдання прив'язки до вітчизняного танкеробудування полегшується тим, що судноверфі вже освоїли необхідний ряд типорозмірів від 28,8 до 100 тисяч тонн. Причому, танкери середнього типорозміру, дедвейтом 45 тисяч тонн будуються на Чорноморському суднобудівному заводі у Миколаєві, а танкери на 28,8 тисячі тонн виробляються Херсонським суднобудівним об'єднанням. Такі танкери

здатні перевозити одночасно 4 різних сорти нафти і нафтопродуктів в країни Європи, Азії та Африки, а при необхідності - і в порти Америки [2].

Українському танкерного флоту також необхідний танкер на 100 тисяч тонн, що здійснює перевезення до порту Південного або з нього. Керченський завод "Залив" може побудувати головний танкер серії дедвейтом 100 тис. т і вартістю 40-50 млн. євро - за 20 місяців, а кожен наступний - за вісім місяців. Проект привабливий ще тим, що забезпечує поживлення відразу декількох галузей економіки України.

Існує думка, що спочатку потрібно побудувати НПЗ, продовжити трубопровід Одеса-Броди до польського Плоцька, а танкери знайдуться самі по собі (переважно з інших країн). Але, слід зазначити, що на створення Українського танкерного флоту, за розрахунками фахівців, піде стільки ж часу, скільки і на спорудження НПЗ. Тим часом, вітчизняні верфі до роботи над цим проектом практично готові.

Як зазначено вище, найважливішою складовою створення нового транспортного коридору є забезпечення танкерних перевезень. Спроби вирішення даної задачі неодноразово робилися українським Урядом, але так і залишилися безрезультатними.

Для реалізації проекту по створенню танкерного флоту України планувалося раніше створення ПФГ, в яку повинні були увійти ГСК "Укртанкер" і три суднобудівні заводи - Херсонський, Чорноморський (Миколаїв) і керченський "Залив". Протягом двох років передбачалося побудувати судна сумарним дедвейтом 440 тис. т, що здатні щорічно перевозити до 12 млн. т нафти і нафтопродуктів.

З введенням в експлуатацію нафтопроводу Одеса-Броди про намір мати власний танкерний флот заявила "Укртранснафта". У 2002 р. планувалося фрахтувати танкери по 105 тис. т. Проте в умовах невизначеності перспектив нафтопроводу Одеса-Броди танкерний проект з часом відійшов на другий план. Тоді ж з'явилася інформація про можливість створення синдикату банків "Аваль", ПУМБ і "Приват-Банк" для кредитування будівництва національного танкерного флоту.

Переговори української та польської сторін про прискорення добудови польської ділянки проекту в 2005 році несподівано наштовхнулося на нерозуміння з польського боку (можливо Польща, блокуючи проект, бажає отримати для себе додаткові вигоди) і застопорилися.

Проте помилково було б вважати створення танкерного флоту виключно для потреб транзиту каспійської нафти до Європи. В Україні споживання ПЕР постійно зростає, що вимагає танкерних перевезень, як найбільш дешевого способу транспорту нафти для внутрішніх потреб. Крім того, танкерний флот в Чорному морі може забезпечувати вигідну комерційну діяльність з бункерування суден.

В Україні близько 20 портів надають послуги з бункерування суден. Однак основний обсяг бункеровок - 80% всього ринку - припадає на три порти: Південний, Одеса та Іллічівськ. Ці порти умовно називають - порти "Великої Одеси". Вони забезпечу-

ють перевалку 60% всіх морських вантажів України і є найбільш глибоководними в країні (здатні приймати судна з осадкою до 15 м.).

Ринок бункерного палива України зростає протягом останніх 6-ти років слідом за збільшенням вантажообігу українських портів. На сьогоднішній день він складає 800 тис. тонн на рік. На ньому представлені три оператора; лідером за обсягом продажів серед них є група "Трансбункер". Паливо на ринок надходить як з українських, так і з російських НПЗ. У портах Одеса і Південний здійснюється рейдове бункерування (в більшій частині суден, які рухаються з Миколаєва та Херсона).

Сьогодні в північно-західній частині Чорного моря спостерігається інтенсивний рух (близько 80 тис. суднопроходів на рік) і існує реальна потреба в бункеруванні. Багато суден, що йдуть у Чорне море, змушені заходити в Пірей (Греція) або Стамбул (Туреччина), щоб заправитися. Один захід у порт великого судна коштує 10-15 тис. дол, тоді як танкерна компанія зможе забезпечувати бункерування прямо в морі, що дозволить отримувати прибуток, а судновласникам економити значні кошти.

Подібний проект за участю Приват-Банку та Надвірнянського НПЗ був запланований ще в 2003 р. Пропонувалося поставити на рейді Одеси великий танкер для заправки суден, у тому числі що йдуть транзитом. Малі танкери, що працюють спільно з великим, повинні були забезпечувати бункеровку в інших регіонах і навіть в прямій видимості Стамбула, де паливо дорожче нашого. Щорічна потреба в бункеруванні оцінювалася у 60-65 тис. заправок суден, дохід - в 80-100 млн. дол. при рентабельності 20%.

Загальний обсяг бункерного ринку Чорного моря, включаючи Керченську протоку і протоку Босфор, оцінюється в 3,7 млн. тонн. Ця цифра складає більше 4 % від загального обсягу світового бункерного ринку. Однак ще десять років тому чорноморського ринку не існувало зовсім. Капітани суден воліли запасатися бункерним паливом до заходу в Чорне море. Сьогодні основні порти для бункерування в Чорному морі знаходяться на території Росії, України, Туреччини, Болгарії і Румунії [3].

Будівництво танкерного флоту може здійснюватися з часткою іноземного партнера, також зацікавленого в кінцевому результаті, - російського, казахстанського або азербайджанського нафто видобувача. Основними завданнями створюваної ФПГ можуть бути:

на першому етапі - бункерування суден у Чорному та Середземному морях;

на другому етапі - бункерування і транспортування нафти в термінал "Південний" із Супси і Новоросійська;

на третьому етапі - великотоннажні перевезення нафти в термінал "Південний" і порти Середземного моря і вихід в Атлантику.

Слід також зазначити, що вжиті зусилля держави Україна в даному напрямку відрізняються крайньою непослідовністю і низькою ефективністю. Крім того, політична складова, притаманна у " наф-

тових питаннях" більш схильна до негативного зовнішнього впливу саме на державному рівні.

Тому актуальним є підключення морського транспорту до постачання каспійської нафти в Україну по "південному" коридору саме через систему ФПГ, як найбільш ефективну і безризикову.

У даному проєкті державі слід відвести роль протекціоніста національних економічних інтересів. Як показує досвід, легше отримати флот, який стане працювати на кого завгодно, тільки не в інтересах України. Водночас, набагато важче і клопітно провести копійку роботу з реформування Національного судноплавного реєстру, встановлення режиму "зру-

чного прапора", а також будівництва вітчизняних малотоннажних танкерів для витіснення конкурентів України з Керченсько-Каспійської і Дунайської танкерних ліній [4].

Тому для створення в сучасних умовах державного танкерного флоту України немає реальних передумов. У держави просто "зв'язані руки" поточними проблемами і про танкерний флот Уряд згадує тільки при черговій енергетичній кризі.

У даній роботі пропонується до розгляду ФПГ "Танкерний флот України", структурна схема якої наведена на рис. 1.

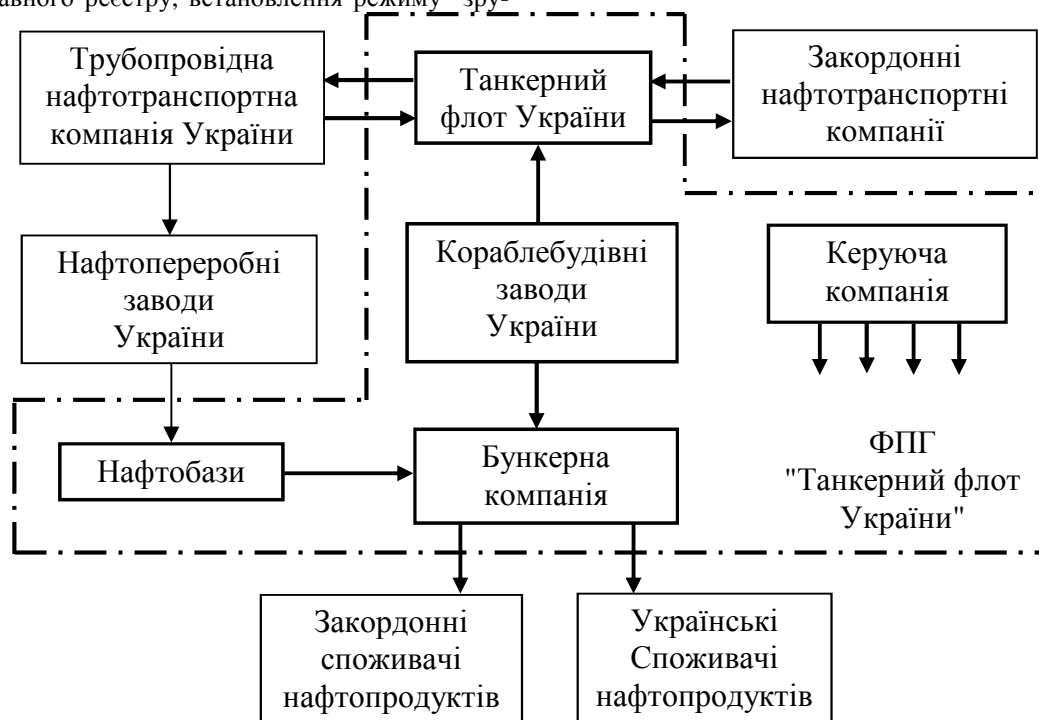


Рис. 1 Схема танкерної ФПГ

ФПГ включає п'ять груп підприємств пов'язаних між собою за технологічним принципом:

керуюча компанія (банк, група банків), вирішує питання фінансового менеджменту в групі;

танкерний флот України - підприємство, яке налічує у своєму складі розрахункову кількість судів для перевалки нафти до порту "Південного";

кораблебудівні заводи України, що забезпечують танкерний флот і бункерування судами відповідного класу;

бункерна компанія, основним завданням якої є бункерування суден в чорноморському басейні;

берегові нафтобази для забезпечення бункерної компанії паливом.

Танкерний флот отримує нафтопродукти з чорноморських терміналів Новоросійська і Супси (Грузія) і відвантажує їх у терміналі "Південний" (Україна) в українську нафтотранспортну компанію, або закордонним нафтотранспортним компаніям.

Бункерна компанія отримує паливо через мережу нафтобаз від українських НПЗ (можливо також постачання і від НПЗ інших країн).

Особливістю пропонованого проєкту створення нафтотранспортної ФПГ є можливість його поетапного виконання, що особливо важливо в умовах постійного дефіциту фінансових коштів.

На початкових етапах слід підготувати операції бункерування суден у Чорному морі. Потім необхідно ввести один великотоннажний танкер для перевезень каспійської нафти від терміналу порту Супса до терміналу "Південний". Паралельно слід реконструювати Херсонський НПЗ і налаштувати його технологічні процеси для переробки легкої каспійської нафти. Таким чином, буде сформована технологічний і транспортний ланцюжки для легкої нафти Каспію.

Наступний етап має розгалуження. Залежно від стану справ на будівництві нафтопроводу Одеса-Броди-Гданськ чи освоєння входу в нафтопровід "Дружба" необхідно побудувати ще кілька великих танкерів. Будівництво нових НПЗ або реконструкція діючих під новий сорт нафти також збільшить внутрішні потреби України в світлих нафтопродуктах, що стимулюватиме будівництво нових великотона-

жних танкерів. На цьому етапі можливе розширення бункерної компанії, тому що її ринок потенційно великий і постійно зростає.

На черговому етапі, введення в дію нафтопроводу Одеса-Броди-Гданськ виникає потреба додаткових суден, до будівництва яких українські корабелі будуть вже добре підготовленими.

Вихід танкерного флоту в Середземне море (незважаючи на існуюче вже зараз перевантаження протоку Босфор і Дарданелли) також обіцяє збільшення транспорту нафти українським танкерним флотом.

Таким чином, перспективи реалізації проекту поліпшуються ще й тим, що його можна здійснювати за багатовекторним планом, причому ризики будуть мінімальними.

В результаті створюються умови для формування нового транспортно-технологічного комплексу, який забезпечить виконання стратегічних завдань в економіці України.

Особливістю сформованого танкерного флоту України є те, що він представляє собою ФПГ, яка складається виключно з національних компаній, що займаються транспортом і переробкою нафти. Враховуючи, що останнім часом в економіці України спостерігаються процеси деіндустріалізації, пропонується проект дозволить підтримати призупинене суднобудівне виробництво (яке при тривалому простоті має властивість руйнуватися), підняти рівень зайнятості населення, підвищити темпи економічного зростання і зміцнити економічну безпеку країни.

Для реалізації проекту залучення в економіку України каспійської нафти з використанням національної ФПГ слід на урядовому рівні обґрунтувати його техніко-економічні показники, розробити відповідні бізнес-процеси, розробити програму та плани відповідних організаційно-економічних заходів.

Україна в даний час перебуває в стані економічної кризи, тому поліпшення внутрішньої структури економіки, за рахунок підвищення економічної безпеки та залучення нових джерел ПЕР, сприятливо позначиться на соціально-економічному стані в країні.

Література

1. Финансово-промышленная группа. Словари Академик. – Электронное джерело. – Режим доступу. – http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_law
2. Арбузов А., Старостин А. Нулевой дедвейт. Власть денег 40/2005. – Электронное джерело. – Режим доступу. – http://www.depo.ua/ru/vlast-deneg/2005_vd/2005_10_vd/29_vtoc/vdart554.htm.
3. Романенко А. География мирового бункерного рынка. Терминал, №4 (40), 2003 ЦНИИ морского флота. – Электронное джерело. – Режим доступу. – http://www.bunkering.spb.ru/articles_rus_13.htm.
4. Кадымов А.Г. Состояние и перспективы развития транспортировки нефти и газа через территорию Азербайджана. – Электронное джерело. – Режим доступу. – <http://www.caspenenergy.com/no5rus4.html>.

References

1. Finansovo-promyshlennaja gruppa. Slovarei Akadeik. – Elektronne dzerelo. – Pezym dostypu. – http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_law
2. Arbuzov A., Starostin A. Nulevoyi dedveyit. Vlast deneg 40/2005/ - Elektronne dzerelo. - Pezym dostypu. - http://www.depo.ua/ru/vlast-deneg/2005_vd/2005_10_vd/29_vtoc/vdart554.htm.
3. Romanenko A., Geografija mirovogo bunkernogo runka. terminal, N 4 (40) 2003 ZNII morskogo flota География мирового бункерного рынка. Терминал, №4 (40), 2003 ЦНИИ морского флота. – Elektronne dzerelo. - Pezym dostypu. – http://www.bunkering.spb.ru/articles_rus_13.htm.
4. Kadumov A.G. Sostojanie I perspektivu razvitija transportirovki nefiti I gaza therez territoriy Azerbajdzana. – Elektronne dzerelo. - Pezym dostypu. – <http://www.caspenenergy.com/no5rus4.html>.

Лобанов П.В. Формирование нефтетранспортной ФПГ как фактор повышения экономической безопасности Украины

Исследованы вопросы создания и функционирования финансово-промышленных групп в экономике Украины. Проведен анализ последних исследований зарубежных и отечественных ученых. Рассмотрена экономическая безопасность Украины и задачи диверсификации источников поставок ТЭР. Проанализирован проект транспортировки каспийской нефти в Украину и страны Европы с использованием танкерного флота в черноморском бассейне. Предложено создать национальную ФПГ для осуществления танкерных перевозок и бункеровки судов черноморского бассейна. Проведено экономическое обоснование проекта создания и функционирования ФПГ.

Ключевые слова: финансово-промышленная группа, экономическая безопасность, каспийская нефть, танкерный флот, нефтетранспорт, бункеровки.

Lobanov P.V. Formation of oil transportation PPG as a factor in increasing the economic security of Ukraine.

The problems of creation and functioning of financial and industrial groups in Ukraine's economy are researched. The analysis of recent studies of the foreign and national scientists is made. The economic security of Ukraine and the tasks of diversification of the sources of supply of energy resources are considered. The draft of transportation of the Caspian oil to Ukraine and countries of Europe by means of using the tanker fleet in the Black Sea basin is analyzed. Creating of the national FIG for realization of tanker transportation and bunkering of the Black sea basin ships is proposed. The economic justification of creation and functioning of the FIG is made.

Keywords: financial and industrial group, economic security, Caspian oil, tanker fleet, oil transportation, bunkering.

Лобанов Павло Веніамінович – здобувач Луганської філії Інституту економіко-правових досліджень НАН України, м. Луганськ, Україна.

Рецензент: Житний П.С. – доктор економічних наук, професор, завідувачий кафедрою фінансів, обліку і банківської справи Луганського національного університету імені Тараса Шевченка, м. Луганськ, Україна.

Стаття подана: 22.12.2013