

Т. Г. Бурма,

*к. е. н., доцент, доцент кафедри теорії та практики менеджменту,
Запорізький національний університет*

Є. В. Макаван,

*к. е. н., доцент, доцент кафедри теорії та практики менеджменту,
Запорізький національний університет*

КРИЗОВІ ЯВИЩА В УПРАВЛІННІ НАФТОПЕРЕРОБНОЮ ПРОМИСЛОВІСТЮ УКРАЇНИ

Проаналізовано сучасний стан нафтопереробної галузі України, визначено існуючі проблеми в управлінні державою нафтопереробною промисловістю та означено напрями подолання системної кризи галузі.

The article reviews the current state of Ukraine's oil-refining industry, are identified the existing problems in the state administration of this sector of the economy and defined the directions to overcome the system crisis the industry.

Ключові слова: нафтопереробка, сира нафта, НПЗ, бензин, реконструкція, нафтопереробна галузь, стандарт Євро-4 та Євро-5, якість нафтопродуктів, державне регулювання.

ВСТУП

В Україні існує потужна нафтопереробна галузь, яка може переробляти 52 млн тонн нафти на рік і від стану роботи якої залежить економічна стабільність інших галузей національної економіки. До складу галузі входить шість нафтопереробних заводів (Кременчуцький, Лисичанський, Одеський, Херсонський, Надвірнянський, Дрогобицький). У той час, коли західні, особливо російські та білоруські нафтопереробні заводи, модернізували свої виробництва, вітчизняні нафтопереробні заводи використовували в основному застарілі технології, що не забезпечувало належної переробки сирової нафти і якості світлих нафтопродуктів згідно із сучасними стандартами.

Основною сировиною для галузі виступає сира нафта з родовищ Російської федерації. Вітчизняні підприємства внаслідок технічної відсталості та цінової політики країн Митного союзу стали збитковими та зупинили свою діяльність. Недосконала державна політика в зазначеній галузі та небажання власників НПЗ інвестувати кошти в модернізацію своїх підприємств призвели до того, що Україна збільшила обсяги імпорту нафтопродуктів. Станом на травень 2012 р. 80% вітчизняного ринку нафтопродуктів займає імпортна продукція, а завантаження виробництва складає 13%. Отже, нафтопереробна галузь країни переживає системну кризу.

Проблеми розвитку нафтогазового комплексу в цілому і нафтопереробного сектора зокрема розглядаються у працях С. С. Аптекаря [1], Г.Г. Бурлаки [2], Н.Г. Земляного, А.З. Дорошкевича, Т.В. Рязова, В.В. Вербинського, В.О. Баранніка [3], Шерстюка Р.В. [4] та інших [5].

Надання переваг російським нафтовим компаніям під час приватизації нафтопереробної галузі України забезпечило їм володіння переважною частиною українських нафтопереробних потужностей, але не дозволило галузі вийти зі стану стагнації і значно підвищити конкурентоспроможність продукції.

Корупція, зрощення влади та бізнесу, постійна боротьба бізнесово-політичних угруповань за владу і власність не дає державі послідовно здійснювати прийняті "Енергетичну стратегію України на період до 2030 р." [6] та "Державну програму розвитку внутрішнього виробництва" [7]. Поки що держава не спроможна як позбутися монопольного впливу єдиного джерела поставок нафти, так і створити дієві стимули для інвестицій в реконструкцію і модернізацію НПЗ.

Перспективами подальших досліджень у цьому напрямі є вдосконалення програм реформування нафтопереробної галузі України та питання ціноутворення на продукцію нафтопереробної промисловості.

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Мета статті — проаналізувати сучасний стан нафтопереробної галузі України, визначити існуючі проблеми в управлінні державою нафтопереробною промисловістю та означити напрями подолання системної кризи.

РЕЗУЛЬТАТИ

У сучасних технологічних умовах нафту неможливо використовувати без складного і багаторазового процесу переробки. Саме тому, з точки зору стратегічних активів та енергетичної безпеки будь-якої держави, власна нафтопереробка настільки ж важлива, як і видобуток вуглеводнів та самодостатність в генерації електроенергії.

Розташування нафтопереробних комплексів в місцях споживання нафтопродуктів має ряд переваг, серед яких [8]:

- 1) можливість ввозити сиру нафту в економічно розвинені країни за низькими цінами, а отримані нафтопродукти збувати за вищими цінами у всіх регіонах світу;
- 2) транспортування нафти завжди дешевше перевезення її численних похідних;
- 3) зберігання сирої нафти обходиться дешевше, ніж нафтопродуктів;
- 4) споживач отримує можливість одночасно використовувати сиру нафту, що надходить з різних регіонів;
- 5) прибутки та податки, робочі місця формуються та залишаються в країні розташування нафтопереробних заводів (НПЗ).

Загалом, країни ЄС мають понад 100 НПЗ, зорієнтованих на переробку нафти з кількох постійних джерел. В Україні з шести НПЗ Кременчуцький і Лисичанський НПЗ після реконструкції можуть виробляти бензин та дизель за стандартом Євро-4, а Одеський НПЗ — за стандартом Євро-5.

Повною мірою скориставшись ліберальністю інвестиційних зобов'язань і відсутністю належного контролю з боку держави, власники НПЗ, вивівши заводи з кризи 1990-х, надалі лише підтримували старіюче устаткування в робочому стані. В результаті нафтопереробну галузь не було переорієнтовано на впровадження нових технологій, мінімізацію втрат сировини, досягнення європейських стандартів якості та нарощування експорту світлих нафтопродуктів. Вважалося, що інвестори (насамперед, російські) забезпечать заводи необхідними обсягами сировини, але не сталося і цього.

За 2011 р. на нафтопереробні заводи надійшло 8453,4 тис. тонн нафти, в тому числі: 2937,2 тис. тонн — власного видобутку (34,7% від загального обсягу поставки), 5516,2 тис. тонн імпортовано (відповідно — 65,3%), в тому числі: 4670,1 тис. тонн — з Російської Федерації (відповідно — 55,2%). По відношенню до показника 2010 р. обсяг поставки нафти зменшився на 1491,0 тис. тонн (на 15,0%) [9].

У цілому ж країни Митного союзу контролюють 70 відсотків поставок нафти до України. У 2011 р. і на початку 2012 р. зростання цін на нафту на світовому ринку спонукало Росію підвищувати митні збори. Так, тільки з першого квітня 2012 р. тариф на вивезення вуглеводнів з РФ зріс майже на 50 доларів до 460,7 долара за тону. За схожою ціною отримують сировину з Росії і європейські НПЗ, але їх продуктивність не зрівняти з українською, що й робить їх конкурентоспроможними.

Застаріле технологічне обладнання більшості НПЗ України не дозволяє їм переробляти нафту сорту Urals (поставки Російської Федерації) [10], тому що вміст сірки в нафті сорту Urals складає від 0,6 до 1,8 % мас., і продукти нафтопереробки не будуть відповідати діючим державним стандартам за показником вмісту сірки.

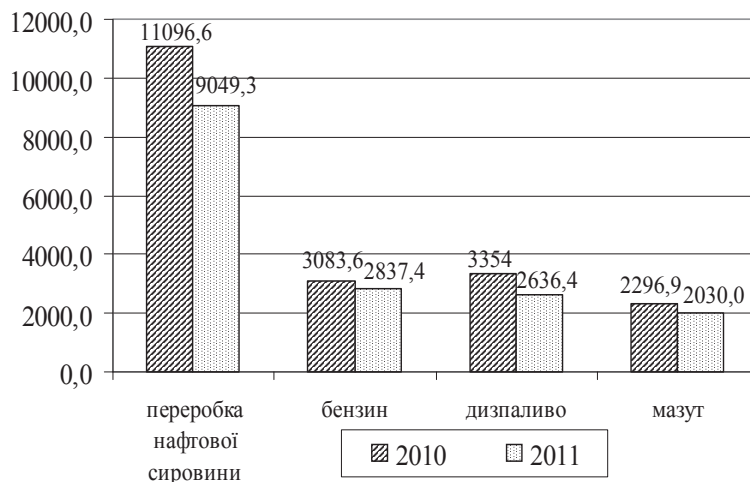


Рис. 1. Переробка нафтової сировини у 2010—2011 рр. в Україні, тис. т.

Необхідно зазначити, що в Україні з 2007 р. періодично продовжується дія застарілих стандартів Євро-2, що пояснюється на державному рівні необхідністю підтримати роботу Шебелинського газопереробного заводу, що входить до складу дочірньої компанії "Укргазвидобування" НАК "Нафтогаз України". Цей завод технічно не має можливості випускати продукцію за новими стандартами, а держава не приймає рішення про його реконструкцію. Країни ЄС вже з 2009 р. перейшли на стандарт Євро-5 і готуються в 2014 р. перейти до Євро-6.

Імпорт нафти до України в січні-травні 2012 р. скоротився в 3,3 рази (на 1736,1 тис. тонн) у порівнянні з аналогічним періодом 2011 р. — до 754,4 тис. тонн [11]. Зниження обсягів поставки, в першу чергу, пов'язане із зупинкою в березні 2012 р. Лисичанського НПЗ.

За 2011 р. обсяг переробки нафтової сировини зменшився порівняно з аналогічним періодом 2010 року на 2047,3 тис. тонн, або на 18,4% [9]. За даними Держкомстату, станом на 1 травня 2012 р. виробництво продуктів нафтопереробки впало на 26,9%. В даний час в Україні моторне паливо виробляють Кременчуцький НПЗ (група "Приват") в Полтавській області, Шебелинський ГПЗ ("ДК Укргазвидобування") і невелике виробництво в Маріуполі. За підсумками 2011 р. Кременчуцький НПЗ отримав збитки в 1,5 мільярда гривень, а обсяги виробництва на підприємстві впали на 13,6%.

Решта 5 нафтопереробних заводів простоюють. Лисичанський НПЗ (російсько-британська нафтова компанія ТНК-ВР), який здатний переробляти близько 8 млн тонн нафтової сировини на рік, зупинений з цього року у зв'язку зі збитковістю підприємства, Херсонський НПЗ (група "Континуум") не працює з 2005 р., Одеський НПЗ ("ЛУКОЙЛ") — з 2010 р., Дрогобицький НПЗ — з початку 2012 р., а Надвірнянський (обидва — група "Приват") був тимчасово зупинений у минулому році і зараз переробляє мінімальні обсяги нафти.

Лисичанський НПЗ намагалися врятувати за рахунок толінгових схем, на нього завозили сировину з Росії і туди ж направляли для реалізації вироблений бензин. Але після замороження цін на паливо в РФ у першому кварталі 2012 р. така схема для підприємства стала збитковою.

Вітчизняне виробництво бензинів (рис. 1) за 2011 р. порівняно із 2010 р. зменшилось на 246,2 тис. тонн (або на 8,0%); дизельного пального — на 717,6 тис. тонн (або на 21,4%) та мазуту — на 266,9 тис. тонн (або на 11,6%) [9].

Загальні потужності з первинної переробки нафти за 2011 р. було завантажено в середньому на 16,6%, у 2010 р. — 20,6%, а за п'ять місяців 2012 р. — 13%. За даними Мінпаливенерго [9], в 2011 р. переробка нафти за ви-

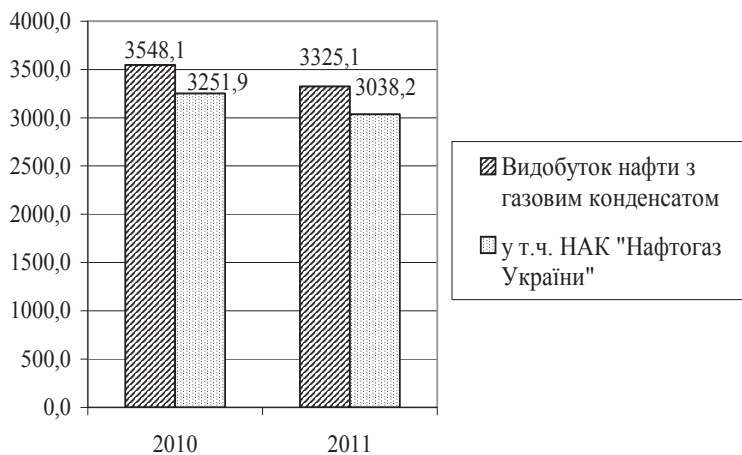


Рис. 2. Видобуток нафти з газовим конденсатом у 2010–2011 рр. в Україні, тис. т. [9]

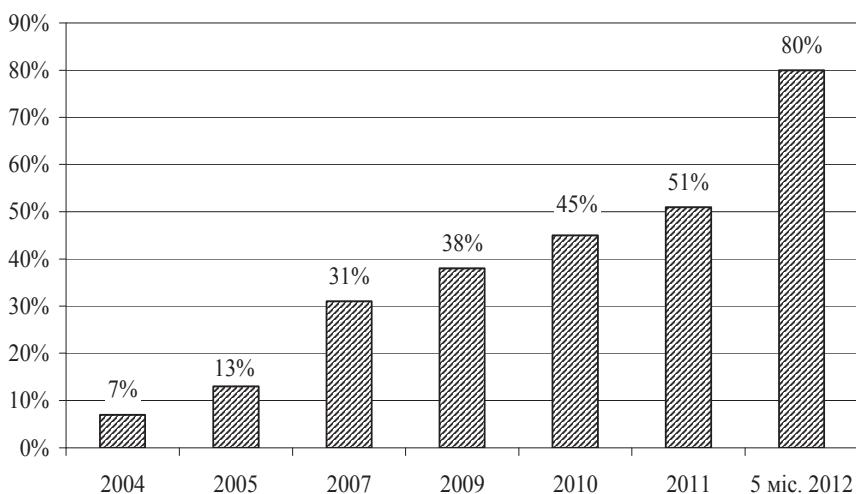


Рис. 3. Частка імпортованих нафтопродуктів на внутрішньому ринку України, 2004–2012 роки, %

робниками розподілялась наступним чином: Лисичанський НПЗ — 54,2%, Кременчуцький НПЗ — 35,2%, Шебелинський ГПЗ — 13,4%, Дрогобицький — 1,4%.

Протягом 2011 р. на нафтопереробні заводи та Шебелинський ГПЗ поставлено 9254,9 тис. тонн нафтової сировини, що менше аналогічного показника 2010 р. на 1777,0 тис. тонн (на 16,1%). В тому числі, на Шебелинський ГПЗ поставлено 680,3 тис. тонн газового конденсату власного видобутку, що на 20,1 тис. тонн (на 3,0%) більше порівняно з 2010 р.

Обсяги видобутку нафти з газовим конденсатом протягом 2011 р. (рис. 2) зменшились на 223,0 тис. тонн (або на 6,3%) по відношенню до аналогічного показника 2010 р., у тому числі обсяги видобутку підприємствами НАК "Нафтогаз України" у порівнянні з показником минулого року зменшились на 213,7 тис. тонн (або на 6,6%).

За 2011 р. в Україну імпортовано 2094,6 тис. т. бензину, що складає 42% внутрішнього ринку бензинів (рис. 3), при цьому 41% імпорту офіційно ввезеного бензину в Україну складає білоруський бензин [12]. Білорусь отримує сировину з РФ на пільгових умовах. 15 грудня 2011 р. Мінськ і Москва підписали угоду, згідно з якою у 2012–2015 р. нафта буде поставлятися в обидві сторони без застосування митних тарифів. Планові поставки нафти до Білорусі становитимуть 21,5 млн тонн. Якщо ж Білорусь експортує нафтопродукти за межі Митного союзу, вона платить Росії експортне мито на нафтопродукти. У 2011 році цей тариф був удвічі нижче від нафтового, а з 2012 р. він становить 66 відсотків від на-

фтового (згідно з чинною в Росії формулою "60–66").

Зараз НПЗ Росії, Білорусі та Казахстану мають переваги при купівлі російської нафти в рамках Митного союзу, членами якого вони є. Це дозволяє здійснювати демпінгові поставки в Україну, завдяки яким імпорт нафтопродуктів з країн Митного союзу обходиться значно дешевше, ніж їх виробництво на українських НПЗ (рис. 3).

Внаслідок цього собівартість виробництва тонни бензину в Україні вища, ніж в Росії і Білорусії, на 39%. Крім цього, українські НПЗ мають потребу в глибокій модернізації, оскільки не можуть конкурувати з привізними нафтопродуктами.

За п'ять місяців 2012 р. частка імпортованих нафтопродуктів на вітчизняному ринку досягла 80%, з яких 50% складає імпорт з Білорусі, 20% — Росії, також Литви, Румунії, Польщі. В цьому році з'явилися бензини з Ізраїлю, є в нашій країні італійські і грецькі бензини. В цілому ринок України диференційований по 15 джерелам.

Споживання нафтопродуктів в Україні за підсумками січня-травня 2012 р. зросло на 1,5%, або на 57,4 тис. тонн, — до 3994,2 тис. тонн [9]. Разом з тим, споживання бензину знизилось на 1,3% — до 1617,1 тис. тонн, мазуту — на 41,7%, до 201,9 тис. тонн. У той же час споживання дизельного палива збільшилося на 11,4% — до 2175,2 тис. тонн.

Відзначимо, що зниження споживання бензину триває вже не перший рік. Зокрема, ціни на паливо змусили українців істотно (на 12%) знизити його споживання в 2011 р. З початку 2011 р. 95-й бензин подорожчав з 9,50 грн./л до 13 грн./л у квітні-травні 2012 р. через зростання цін на нафту в світі, перевищивши купівельну спроможність населення.

Ще однією причиною існуючої кризи в нафтопереробній галузі України є колосальні обсяги паливної контрабанди та фальсифікату на ринку, а також періодичне виникнення різних схем з оптимізації оподаткування при поставці нафтопродуктів. Експерти ринку оцінюють частку контрабанди та фальсифікату від 20% до 40%.

Одним із варіантів державних заходів, що пропонуються для підтримки вітчизняної нафтопереробної галузі, є введення імпортного мита на нафтопродукти, а також варіанти квотування і ліцензування імпорту. Імпортні мита на нафтопродукти вже діяли в нашій країні. Зокрема, в 2004 р., до скасування імпортних мит, українські НПЗ займали 93% внутрішнього ринку і виробили 11,4 млн тонн світлих нафтопродуктів (бензин і дизельне паливо), з яких більше 1,6 млн тонн експортували (рис. 3). Таке рішення вигідне власникам українських НПЗ, але ніяк не споживачам, для яких цей крок буде означати подорожчання бензину, тому що у нас внутрішня ціна виробника формується за імпортним паритетом — якщо схожий продукт стане дорожче на кордоні, то і всередині країни він буде дорожче продаватися.

Необхідне економічне обґрунтування розміру мита порівняно з розмірами переваг по нафті членів Митного Союзу, щоб НПЗ були в однакових умовах з імпортерами нафтопродуктів.

Іншим варіантом виступає пропозиція скасування ПДВ для нафтопереробки в Україні (не тільки на ввезення сировини, але і на вироблені нафтопродукти). Скасування ПДВ дозволить дещо стабілізувати

ситуацію і знизити ціни, завдяки завантаженню НПЗ ціни будуть змінюватися щомісяця, а не щотижня, як зараз у імпортерів, але це може бути лише короткостроковою мірою до введення системи імпортних мит, тому що приведе до зменшення надходжень в бюджет.

Нафтопереробна галузь України потребує системних і стратегічних рішень для виходу з кризи. При сформованій світовій кон'юнктурі вирішення проблеми підвищення глибини переробки нафти в Україні до "класичного" рівня (близько 86%; нині в США і Канаді — 96%, ЄС — 83... 88%), необхідно поставити в ряд національних пріоритетів. Нашій країні потрібна державна дієва стратегічна програма розвитку нафтопереробної галузі.

Україні необхідні технологічна реконструкція діючих і будівництво нових потужностей нафтопереробних заводів, повний перехід на Євро-4, а потім і Євро-5, скасування старих стандартів, що дасть можливість отримати додатковий попит модернізованим українським НПЗ в Кременчуці, Лисичанську, Одесі. Пропонуємо введення плаваючого мита на імпорт готових нафтопродуктів з країн Митного союзу, яке покривало б різницю між експортним митом на нафту з країн Митного союзу і митом на експорт нафтопродуктів в нашу країну.

Держава повинна забезпечити фінансування контролю якості нафтопродуктів і збільшити штрафи й законодавчу відповідальність за випуск та торгівлю контрафактною продукцією, відновити програми контролю якості палива на нафтобазах та АЗС, посилити протидію контрабанді нафтопродуктів в Україну, гарантувати належний прикордонний і митний контроль, в корені прискікти схеми оптимізації оподаткування при поставках палива, ввести податкові пільги для обладнання, що ввозиться в Україну з метою модернізації НПЗ. Україна як країна-імпортер нафти і нафтопродуктів повинна мати гнучку систему впливу на формування цін на нафтопродукти, яка забезпечить захист економічних інтересів держави і споживачів.

ВИСНОВКИ

Нафтопереробна галузь України знаходиться в важкому стані. Це відбувається тому, що багато років держава не приділяла належну увагу все зростаючим проблемам.

Більшість власників НПЗ, в тому числі й держава, вивіши заводи з кризи 1990-х, надалі лише підтримували старіє устаткування в робочому стані. В результаті нафтопереробну галузь не було переорієнтовано на впровадження нових технологій, мінімізацію втрат сировини, досягнення європейських стандартів якості та нарощування експорту світлих нафтопродуктів.

Зараз НПЗ Росії, Білорусі та Казахстану мають переваги при купівлі російської нафти в рамках Митного союзу, членами якого вони є. Це дозволяє їм здійснювати демпінгові поставки готових нафтопродуктів в Україну та робить нерентабельним виробництво на українських НПЗ. В цілому ж країни Митного союзу контролюють 70 % поставок нафти до України.

У даний час (станом на травень-червень 2012 р.) в Україні моторне паливо виробляють Кременчуцький НПЗ, Шебелинський ГПЗ і невелике виробництво в Маріуполі. За підсумками 2011 р. Кременчуцький НПЗ отримав збитки в 1,5 мільярда гривень, а обсяги виробництва на підприємстві впали на 13,6 %. Решта 5 нафтопереробних заводів простоюють.

Нафтопереробна галузь України потребує системних і стратегічних рішень для виходу з кризи. Країні потрібна державна дієва стратегічна програма розвитку нафтопереробної галузі.

Для подолання кризових явищ необхідне здійснення наступних заходів.

1. Реконструкція діючих і будівництво нових потужностей нафтопереробних заводів, що забезпечить глибину переробки нафти та звільнить НПЗ необхідності експорту паливного мазуту.

2. Скасування старих стандартів на готові нафтопродукти та повний перехід на Євро-4, а потім і Євро-5.

3. Ввести плаваюче мито на імпорт готових нафтопродуктів з країн Митного союзу, яке покривало б різницю між експортним митом на нафту з країн Митного союзу і митом на експорт нафтопродуктів в нашу країну.

4. Відновити програми контролю якості палива на нафтобазах та АЗС і ввести високі штрафи й законодавчу відповідальність за випуск та торгівлю контрафактною продукцією.

5. Ввести належний прикордонний і митний контроль за ввезенням нафтопродуктів в Україну.

6. Унеможливити схеми оптимізації оподаткування при поставках палива.

7. Ввести податкові пільги для обладнання, що ввозиться в Україну з метою модернізації НПЗ.

8. Освоєння можливостей морських шельфів для збільшення видобутку нафти.

Література:

1. Аптекар С.С. Сучасний стан нафтової промисловості України: проблеми і шляхи подолання кризи нафтових ресурсів / С.С. Аптекар, А.Ю. Дронова // Актуальні проблеми економіки. — 2010. — №4 (106). — С. 39—50.

2. Бурлака Г.Г. Стратегія нафтопродуктозабезпечення як складова енергобезпеки України / Г.Г. Бурлака, В.Г. Бурлака // Актуальні проблеми економіки. — 2009. — № 9 (99). — С. 42—49.

3. Перспективи енергозабезпечення України в контексті світових тенденцій: монографія / Н.Г. Земляний, А.З. Дорошкевич, Т.В. Рязова, В.В. Вербинський, В.О. Бараннік; за заг. наук. ред. А. Шевцова. — Д.: ДФ НІСД, 2008. — 208 с.

4. Шерстюк Р.В. Механізм інноваційного розвитку нафтогазового комплексу: моногр. / Р.В. Шерстюк; за ред. Г.Г. Бурлаки. — К.: Освіта України, 2006. — 218 с.

5. Нафтопереробна промисловість України: стан, проблеми і шляхи розвитку (Аналітична доповідь центру О. Разумкова): Національна безпека і оборона. — 2007. — № 4. — С. 15—34.

6. Енергетична стратегія України на період до 2030 р.: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 15.03.2006 №145-р // zakon1.rada.gov.ua

7. Державна програма розвитку внутрішнього виробництва: Постанова Кабінету Міністрів України від 12.09.2011 № 1130: http://zakon2.rada.gov.ua

8. Брагинский О.Б. Нефтегазовый комплекс мира. — М.: Изд-во "Нефть и газ" РГУ нефти и газа им. И.М. Губкина, 2006. — 640 с.

9. Статистика / Міністерство енергетики та вугільної промисловості України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://mpe.kmu.gov.ua

10. Українсько-російські взаємовідносини в енергетичній сфері: стан, новітні тенденції розвитку та перспективи (Аналітична доповідь центру О. Разумкова) // Національна безпека і оборона. — 2010. — № 4. — С. 2—32.

11. Статистична інформація / Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua

12. Зовнішня торгівля України із зазначенням основних країн-контрагентів / Держмитслужба України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.customs.gov.ua/dmsu/control/cstat/f3/showstat

Стаття надійшла до редакції 14.07.2012 р.