

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

І.К. ЧУКАЄВА,

д.е.н., Інститут економіки та прогнозування Національної академії наук України

Сучасний стан та перспективи розвитку нафтотранспортної системи України

У статті розглянуто сучасні тенденції розвитку. Запропоновано напрями підвищення ефективності функціонування розвитку нафтотранспортної системи. Виявлено проблеми, які гальмують її розвиток. Запропоновані напрями підвищення ефективності функціонування нафтотранспортної системи України.

В статье рассмотрены современные тенденции развития нефтетранспортной системы. Выявлены проблемы, тормозящие ее развитие. Предложены направления повышения эффективности функционирования нефтетранспортной системы Украины.

In article progressing modern lines нефтетранспортной системы are reviewed. Problems which one brake its progressing are revealed. Directions of increase of performance of functioning oil systems of Ukraine are tendered.

Постановка проблеми. Необхідною умовою сталого розвитку України є стабільне і надійне забезпечення потреб економіки в енергоносіях. Україна не володіє значними запасами нафти і тому основну частину своїх потреб змушена покривати за рахунок імпорту. Проте Україна завдяки своєму географічному положенню має перед собою відмінну перспективу стати з'єднувальною ланкою між нафтовидобувними регіонами і європейськими ринками. Принаймні нафтопроводи через її територію є найкоротшим шляхом транспортування до Європи нафти з родовищ з Центральної Азії та Росії. Крім того, Україна з її потенціалом по переробці нафти понад 50 млн. т на рік являє собою досить привабливий ринок збуту нафти для нових нафтовидобувних компаній. Розгалужена система нафтопроводів в Україні є однією з її головних стратегічних переваг. Во-

на визначає і буде визначати вирішальну роль в економічному реформуванні і розвитку країни, а також мати значний позитивний вплив на економіку сусідніх країн.

Одним із важливих аспектів цієї проблеми, який може значно впливати на підвищення рівня її енергетичної безпеки, є створення і забезпечення успішної експлуатації транспортних артерій доставки нафти до споживачів.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Проблеми економічної та енергетичної безпеки, розвитку та реформування ПЕК, в тому числі нафтотранспортної системи, посідають важливе місце в дослідженнях багатьох українських та закордонних вчених.

Вагомий внесок у різні аспекти цих питань зроблено дослідженнями Л.Д. Криворучко, Ю.Н. Руденко, В.В. Богушева, А.М. Мастепанова, А.І. Шевцова, В.О. Баранника, І.В. Недіна, О.М. Ковалко, В.Г. Бурлаки, О.О. Лапко та інших.

Але наукових розробок, які б конкретизували ці питання стосовно до функціонування нафтотранспортної системи з урахуванням вимог економічної та енергетичної безпеки, існує небагато. У зв'язку з цим постало завдання знайти раціональні шляхи розвитку нафтотранспортної системи в умовах трансформації економіки, виходячи з реалій, які склалися в Україні.

Метою статті є дослідження сучасного стану нафтотранспортної системи України та визначення чинників, що впливають на перспективи її розвитку.

Виклад основного матеріалу. Важливою ланкою нафтогазового комплексу України є нафтотранспортна система (НТС), до якої входять магістральні нафтопроводи зав-

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

довжки 4569,4 км (в одногілковому вимірі) з пропускною спроможністю близько 114,5 млн. т/рік на вході та 58 млн. т/рік на виході. Роботу нафтопровідної системи забезпечує 51 нафтоперекачувальна станція, на яких працює 178 насосних агрегатів загальною потужністю електродвигунів 357,2 тис. кВт. Загальна ємність резервуарного парку становить 1010 тис. куб. м.

Україна за видобутком нафти в сучасних умовах (3–4 млн. т нафти на рік) посідає 19–те місце в світі, при цьому вона імпортує з інших країн останіми роками близько 10 млн. т сирової нафти. Така залежність від імпорту вуглеводних енергоносіїв за умов того, що поставки нафти здійснюються переважно однією країною (Росією), викликає значну загрозу національній економіці.

Вважається, що постачання енергоносіїв через імпортування є надійними, якщо вони здійснюються принаймні з трьох джерел, що дозволяє уникнути монопольного підвищення цін на енергоносії або введення обмежень на їхнє постачання; зменшення обсягів постачань енергоносіїв унаслідок падіння їхнього видобутку та перебоїв в постачаннях енергоносіїв у випадку аварій на магістральних трубопроводах.

Зниження нинішнього критичного рівня залежності України від постачань енергоресурсів з однієї держави становить стратегічно важливе завдання. Реалізація диверсифікаційних проектів підвищить надійність постачань енергоресурсів, дозволить одержувати енергоносії за нижчими цінами через утворення конкуренції між постачальниками, підвищить рівень енергетичної безпеки України.

Треба враховувати і той факт, що існуючі нафтопроводи на 90% відпрацювали свій амортизаційний термін експлуатації.

Тому забезпечення надійної роботи нафтотранспортної системи України потребує на значні капітальні вкладення. Прогнозована потреба обсягів фінансування робіт з капітального ремонту та реконструкції основного обладнання магістральних нафтопроводів в період до 2030 року становитиме – \$1800 млн., в тому числі:

- 2011–2015 роки – \$350 млн.;
- 2016–2020 роки – \$300 млн.;
- 2021–2030 роки – \$700 млн.

«Концепцією державної політики у сфері постачання та транзиту сирової нафти» [1] передбачається, що науково-технічна політика у сфері транспортування нафти має бути зорієнтована на збереження потенціалу магістральних нафтопроводів, модернізацію та реконструкцію НТС, оптимізацію її технологічного режиму з упровадженням сучасних апаратних і програмних засобів, упровадження енергозберігаючих технологій та обладнання, створення надійних і безпечних умов експлуатації системи. З метою запобігання виникненню аварійних ситуацій, підвищення ефективності ремонтних робіт лінійної частини має стати широке застосування внутрішньотрубної діагностики та інших методів обстеження магістральних трубопроводів з використанням програмно-інформаційного забезпечення.

Одним із основних завдань технічної політики в нафто-транспортній галузі є забезпечення конкурентоспроможності НТС України шляхом підвищення економічної ефективності та надійності транспортування нафти. Для цього на об'єктах ВАТ «Укрнафта» передбачається впровадження нових технологій і обладнання, а саме: енергоефективних електродвигунів і частотно-регульованого електроприводу; насосів з високим ККД; резервуарного парку з урахуванням міжнародних стандартів; систем автоматики і телемеханіки; антитурбулентних присадок; ефективних антикорозійних покриттів та систем електрохімічного захисту трубопроводів; технологій очистки трубопроводів та резервуарів від парафіністих відкладень; сучасних систем обліку обсягів та якості нафти; нових технологій ремонту нафтопроводів; інформаційно-аналітичних систем оптимізації режимів нафто-транспортної системи; сучасних систем діагностики та високопродуктивної техніки для ремонтних робіт.

Важливе значення для завантаження нафтотранспортної системи України має розвиток нафтопереробної галузі України. Зараз рівень завантаження виробничих потужностей України по первинній переробці нафти значно поступається рівню країн Близького Сходу (91%), Північної Америки (90%), Європи (87%), Азіатсько-Тихоокеанського регіону (83%), Південної та Центральної Америки (78%) та Африки (73%).

Резерв збільшення транспортування нафти на розташовані в Україні НПЗ – близько 30 млн. т нафти на рік. З урахуванням перспектив створення економічних умов для нафтопереробної галузі можна передбачати поступове збільшення обсягів постачання нафти на внутрішній ринок та незначне збільшення в період до 2030 року з вірогідним коливаннями \pm 5 млн. т в окремі роки.

Поставки нафти на НПЗ України в розрізі окремих імпортерів характеризується різними тенденціями. На Україні погіршився показник диверсифікації поставок нафти, оптимальний рівень якого, по визначенню американських експертів, становить на більше 30%. Зараз по окремих підприємствах України питома вага російських поставок становила: по Кременчуцькому НПЗ – 84,7%, Херсонському та Одеському – 100%, Дрогобицькому – 88,1%, Надвірнянському – 13,7%, Лисичанському – 96,9%. Одним із негативних наслідків великої залежності українських НПЗ від поставок російської нафти є використання нижче оптимального світового рівня (75–90%) потужностей із первинної переробки нафти, яке становить тільки 42,5%. Найбільш низьким цей показник був зафіксований на Херсонському НПЗ – 14,3%, який на 100% залежить від поставок російської нафти, і на Кременчуцькому НПЗ (39,9% при залежності на 84,7%).

Необхідно підкреслити той факт, що на глибину переробки нафти великий вплив має її якість.

Тому іншим негативним наслідком ситуації на Україні, яка склалася з порушенням принципу диверсифікації в поставках нафти, є низька глибина її переробки, яка становить від

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

46,8% на Херсонському НПЗ до 67,5% на Лисичанському НПЗ при середньо галузевому рівні 62,5%.

У випадку поставок на Україну більш якісної у порівнянні з російською нафти, з вмістом світлих нафтопродуктів більш як 45–48%, глибина переробки на НПЗ могла б при незмінних умовах зрости на 15–20%. Ситуація, яка склалася з поставками вуглеводнів, не сприяє також ефективному використанню нафтотерміналів в Одесі, Феодосії, Херсоні, а також діючих нафтопроводів [2].

Таким чином, у плані дотримання принципів диверсифікації в поставках нафти та нафтопродуктів Україна не вписується в тенденцію, яка характерна для країн членів ОЕСР. В зв'язку з тим, що однією з вимог до енергетичного сектору країн – кандидатів до вступу в ЄС є диверсифікація поставок вуглеводнів, Україні необхідно більш активно використовувати своє вигідне географічне положення, наявність нафтопродуктопроводів, потужності нафтових терміналів.

У цих умовах особливого значення набуває вибір надійних з економічної, політичної і оптимальної з фінансової точки зору закордонних джерел для покриття дефіциту нафти.

Ефективне функціонування нафтової промисловості визначається закономірностями світового нафтового ринку, який є досить диференційованим як за запасами нафти, обсягами щорічного видобутку, так і рівнем споживання.

Далі запропоновано розгляд основних показників видобутку та експортного потенціалу по нафті країн, які є або в перспективі можуть розглядатися як потенційні експортери сировини в Україну.

Основними перспективними джерелами надходження вуглеводнів в Україну є ресурси Росії, країн Середньої Азії та Каспійського регіону, Ірану, можливо, інших країн Близького та Середнього Сходу. Ресурси країн потенційних постачальників нафти в Україну наведено на рисунку [3].

Як видно з даних рисунка, найбільші обсяги доведених запасів серед потенційних постачальників нафти в Україну мають Саудівська Аравія, Іран, Ірак, Кувейт, ОАЕ, Росія та Лівія. Порівняно менші обсяги запасів має Казахстан, Азербайджан, Єгипет та Туркменістан, але потенціал цих країн потребує додаткового дослідження.

За доведеними запасами нафти в 60–74,4 млрд. бар, або 8,2–10,2 млрд. т.

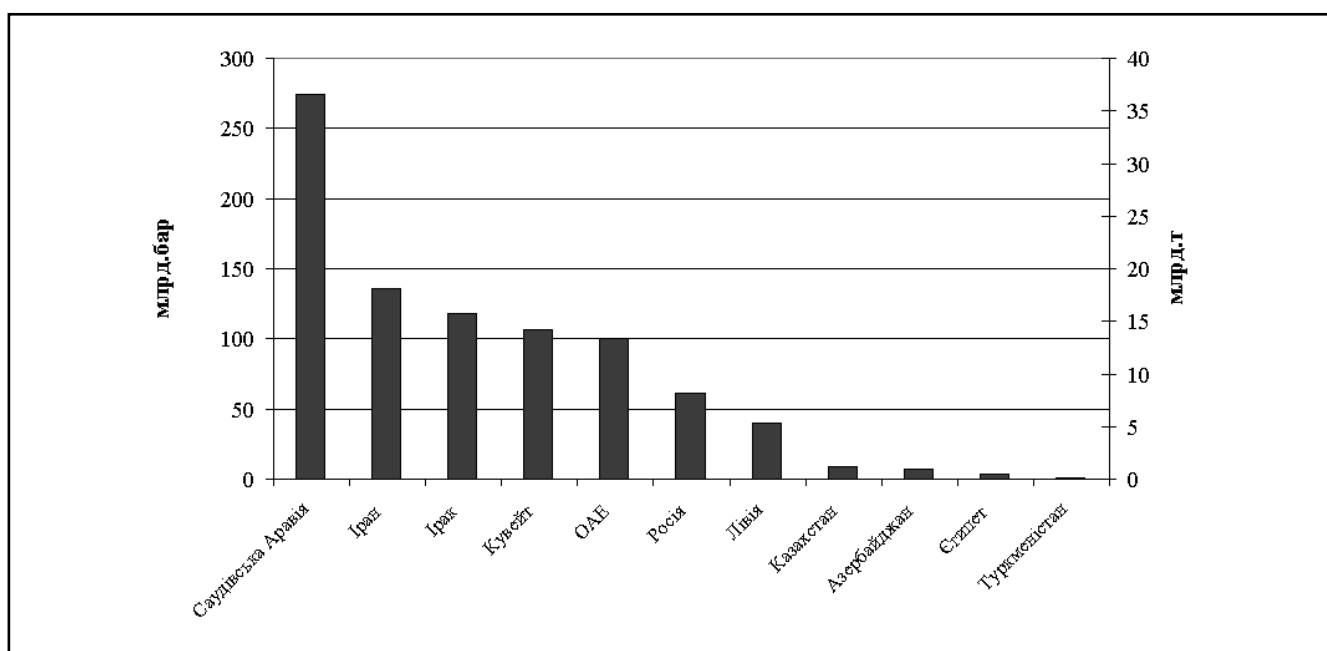
Росія, відповідно, посідає 7–8-ме місце у світі після Венесуели. Завдяки цьому Російська Федерація є одним з основних постачальників нафти на світові ринки, і зокрема в Україну.

Як потенційні джерела постачання нафти в Україну можуть також розглядатися інші країни з потужним нафтогазовим потенціалом.

Серед них доцільно розглядати такі країни, як Саудівська Аравія – найбільший виробник нафти у світі, Іран та Ірак – найближчі альтернативні російському еквівалентні джерела. Також є сенс розглянути ресурси й експортний потенціал Лівії та ОАЕ, оскільки на родовищах цих країн працюють українські компанії, а видобуту сировини потенційно можна постачати до України.

Прогнози розвитку ситуації на світовому ринку нафти [4] показує, що нафтові потоки в Європу з Росії, Каспію і Близького Сходу на середньострокову перспективу будуть достатньо інтенсивними. Цілком очевидно, що в інтересах України, щоб частина цих потоків пройшла через її територію, забезпечивши як завантаження існуючої нафтопровідної системи, так і нової системи.

Розвиток нафтотранспортної системи України та її подальша інтеграція в загальноєвропейську мережу нафтопроводів пов'язана з реалізацією української частини Євро-Азіатського нафтотранспортного коридору (ЕАНТК),



Обсяги доведених запасів нафти країн – потенційних експортерів нафти в Україну

яким передбачається транспортувати каспійську нафту до України і далі – до інших європейських країн.

Але сьогодні, коли нафтопереробні заводи України приватизовані на 70% без яких-небудь зобов'язань з боку нових власників одержувати нафту з використанням споруд Євро-Азіатського нафтотранспортного коридору, ситуація істотно змінилася. Змінилися і пріоритети щодо постачання сирової нафти.

Найбільш привабливим для України став Каспійський регіон, де відкриті великі запаси нафти і побудовані або закінчується будівництво нафтопроводів Баку – Супса, Тенгіз – Новоросійськ Каспійського трубопровідного консорціуму, які спрямовують великі потоки нафти до портів Чорного моря.

Другим перспективним напрямом розвитку транзитних потужностей є проект інтеграції нафтопроводів «Дружба» – «Адрія». Він включає в себе економічні та технологічні заходи, мета яких полягає в забезпеченні зростаючої потреби в нафті у країнах центральної та південної Європи, а також в транспортуванні нафти до глибоководного порту Омішаль (Хорватія) з подальшими можливостями її доставки до захищених країн Європи, а за сприятливих економічних умов і до США. В період після 2010 року, як один із вірогідних варіантів надходження нафти до Європи, в тому числі і України, треба розглядати поставки з близькосхідного регіону в рамках прогнозованої реалізації проекту Джейхан – Самсун (Туреччина) та подальше перевезення нафти танкерами до терміналу у м. Південний і далі по нафтопроводу Одеса – Броди в напрямках Плоцка (Польща), Будковце (Словаччина) та Фенешлітке (Угорщина).

Впровадження цього проекту, крім економічних та технологічних чинників, багато в чому залежатиме і від політичних факторів.

До числа основних маршрутів транзиту нафти через територію України можна віднести:

- південну гілку нафтопроводу «Дружба»;
- нафтопровідну систему «Придніпровські магістральні нафтопроводи» (нафтопровідна магістраль в порту Одеса і частина нафтопровідної лінії на Новоросійськ);
- нафтопровід Одеса – Броди із можливим продовженням до Гданська.

Висновки

Найважливішим національним інтересом держави є формування оптимальної енергетичної політики, яка передбачає подолання енергетичної залежності від Росії, визначення альтернативних джерел постачання енергоресурсів у країну. Україна повинна будувати незалежну енергетичну політику. Це означає, що обсяг енергоресурсів, що надходить на українську територію з будь-якого джерела, не може перевищувати 30%.

Тому необхідно збільшення обсягів надходження нафти в Україну, а також поступової зміни структури постачання: в короткостроковій перспективі – переважно за рахунок надходження каспійської нафти, в довгостроковій перспективі – за рахунок збільшення постачання нафти вітчизняного видобутку.

Література

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 5 квітня 2002 року за №187-р.
2. Бурлака В.Г., Шерстюк Р.В. Трансформація ринков нафти и газа: Монография / Под ред. Г.Г. Бурлаки. – К.: НАУ, 2005. – 320 с.
3. EIA World Proved Reserves of Natural Gas and Oil, Most Recent Estimates, January 18, 2006 за даними Oil&Gas Journal станом на 01.01.2006 р
4. Напрямки розвитку шляхів транспортування нафти та енергетична безпека України. Оцінка та аналіз / За ред. А.Шевцова. – Дніпропетровськ: ДФ НІСД, 2001.

М.Д. БІЛИК,
д.е.н., професор, Київський національний університет ім. Т. Шевченка,
О.О. УШАКОВ,
студент, Київський національний університет ім. Т. Шевченка

Фіксований сільськогосподарський податок в умовах нового законодавства

Розглядається сутність фіксованого сільськогосподарського податку та аналізуються зміни, які відбулися після прийняття Податкового кодексу України, а саме набуття статусу платника, порядок сплати податку та подання звітності, та запропоновані напрями подальшого удосконалення цього оподаткування.

Рассматривается суть фиксированного сельскохозяйственного налога, анализируются изменения, произошедшие после принятия Налогового кодекса Украи-

ны, а именно приобретение статуса плательщика, порядок уплаты налога и представления отчетности, предложены направления дальнейшего совершенствования этого налогообложения.

investigating essence of the fixed agricultural tax, and examining changes that have occurred since the adoption of the Tax Code of Ukraine, namely the acquisition of status of the payer, the tax payment procedure and reporting, and suggesting directions for further improvement of the taxation.