

**І. КАРП,
академік НАН України,
директор Інституту газу НАН України**

На виконання доручення Президента України від 27 лютого 2001 р. велика група спеціалістів розробляє Енергетичну стратегію України на період до 2030 року та подальшу перспективу. Одним з найважливіших її розділів є розробка стратегії розвитку нафтогазового комплексу країни. Адже проблема енергетичних ресурсів для України залишається однією з найболючіших. Йдеться про задоволення потреб держави у вугіллі, газі, нафтопродуктах, а значить, і про енергетичну її безпеку та незалежність.

У розв'язанні енергетичних проблем чільне місце посідає нафтогазовий комплекс. Досить нагадати, що частка природного газу в Україні становить 43 % від усіх споживаних енергоресурсів, включаючи атомну та гідроенергію, або 51 % від органічних палив. Разом з нафтопродуктами ця цифра перевищує 70 % (точніше важко сказати, бо статистичні дані щодо нафтопродуктів, взяті з різних джерел, дуже різняться).

При 1 % від усього зайнятого населення комплекс має 13,5 % основних фондів, при цьому частка його внеску в Державний бюджет становить 18 %. Водночас комплекс допомагає розв'язувати соціальні проблеми шляхом встановлення диференційованих цін на газ для населення, проблеми бюджетної сфери та промисловості, фактично щорічно дотує національну економіку на суму 4,5 млрд грн.

Україна споживає приблизно 76 млрд м³ газу на рік, з яких 18 млрд м³ становить газ власного видобутку (трохи більше 22 %). Стратегія передбачає збільшення споживання до 100—110 млрд м³. Потенційні ресурси газу становлять 1,1 трлн м³, при цьому, на думку геологів, видобуток можна довести до 24—26 млрд м³, але переведення їх у підтвержені запаси пов'язане з іще нерозвіданими родовищами. Отже, потрібне значне нарощування геологорозвідувальних робіт. Існує пряма залежність між їхнім обсягом та приростом запасів. Минулого року вперше приріст запасів трохи перевищив видобуток.

Нині потрібно щорічно бурити до 500 км розвідувальних свердловин, однак фактично виходить менше половини. Отож необхідно вжити термінових заходів для наведення порядку в цій справі.

Найбільші світові запаси газу і нафти зосереджені в країнах Азії та Близького Сходу. Проте важливо володіти не тільки самими ресурсами, а й засобами їх доставки до споживача. Подейкують, що під час нафтової лихоманки у США, коли люди скуповували в Техасі нафтоносні земельні ділянки, Рокфеллер не пішов цим шляхом, а купив залізницю від Техасу на північ Америки і завдяки цьому створив свій основний капітал.

Забезпечувати потреби країни у вуглеводнях мають українська газо- та нафтотранспортна системи. Донедавна (до будівництва обхідного газопроводу Ямал—Європа через Білорусь) Україна отримувала від Росії 30—32 млрд м³ газового палива, тобто близько 40 % усього споживаного газу, в оплату за транзитні послуги. Зараз ці цифри зменшилися: 26 млрд м³ та 35 % відповідно.

Українська газотранспортна система (ГТС) є унікальною не тільки в Європі, а й у масштабах усього світу. Це справжнє національне багатство, проте її стан викликає тривогу. Коштів (10 % від зароблених за транзит), які залишаються на її обслуговування в «Укртрансгазі», явно замало. З цього погляду спорудження обхідних газопроводів Росією та західними споживачами може здатися виправданим. Водночас розрахунки показують, що підвищення надійності та ефективності української системи потребує у кілька разів менше коштів порівняно з новим будівництвом. Це починають розуміти і в Росії. Розгляд питання про будівництво газопроводу-перемички Кобрин—Великі Капушани через Польщу і Словаччину відкладено з огляду на те, що на території України існує новий паралельний незадіяний газопровід Івацевичі—Долина. Розглядаються питання про добудову компресорних станцій на газопроводі Торжок—Долина потужністю 30 млрд м³ газу, який працює в безкомпресорному режимі на 10 % своєї потужності, та спорудження ще однієї нитки газопроводу Александрів Гай—Новопсков, що з'єднає систему газопроводів Середня Азія—Центр з українською газотранспортною системою.

Щоб ці питання вирішилися позитивно для України, необхідно враховувати і економічні інтереси Росії щодо української ГТС. Зокрема, доцільно створити транснаціональну компанію за участю України, Росії та третьої сторони — стратегічного інвестора або консорціуму інвесторів з країн—імпортерів газу, про що вже неодноразово йшлося. У зв'язку з цим значні сподівання пов'язані з діяльністю нового складу Верховної Ради, яка має всебічно розглянути питання або про приватизацію складових нафтогазового комплексу (що дасть змогу залучати інвестиційні кошти), або про зміну податкової політики щодо галузі.

Згідно з останніми угодами Росія зобов'язалась зберегти обсяги транзиту газу через територію України до 2012 р. на існуючому рівні. Зрозуміло, що будівництво будь-яких обхідних газопроводів у майбутньому приведе до зменшення обсягів транзиту.

Є підстави очікувати, що у середньостроковій перспективі (3—5 і більше років) у постачанні газу до європейських країн мало що зміниться, тобто основним експортером газу і надалі залишиться Росія, хоча найбільші її родовища у Західному Сибіру, з яких газ надходить як на власні потреби, так і на експорт, увійшли у фазу зниження видобутку. Для виконання своїх довгострокових зобов'язань перед імпортерами в разі нестачі газу Росія закупуватиме його у країн Середньої Азії, тобто все одно її роль буде ключовою.

У довгостроковій перспективі провідну роль як країна-експортер відіграватиме Іран. Водночас і Росії, і Україні необхідно враховувати тенденцію цієї країни експортувати свій газ на Схід (Пакистан, Індія) та на Західну Європу через Туреччину. Головним чинником у цій справі буде час: усе залежатиме від того, хто першим вийде на ринок іранського газу. В тому, щоб першою була Росія, зацікавлена і Україна, яка безпосередньо зв'язана з російською газотранспортною системою. У довгостроковій перспективі до джерел постачання газу буде залучено також родовища Ямалу. Вартість їх освоєння з підключенням до існуючої газотранспортної системи Росії та витрати на будівництво потужних газопроводів з Ірану до Європи є величинами одного порядку. Тому Росію поряд з Іраном і на майбутнє слід розглядати як значного експортера газу.

20 березня на засіданні Кабінету Міністрів розглядалася Концепція державної політики щодо транспорту нафти. Прем'єр-міністр України А.К. Кінах цілком слушно зауважив, що треба розділити транспорт нафти на внутрішні потреби нафтопереробних заводів (НПЗ) та на її транзит. НПЗ сьогодні є приватними, і транспортування нафти на переробку залишається проблемою їх власників. Якщо «Укртранснафта» замовить транспорт

новоствореному підприємству, то воно відтранспортує необхідну кількість сировини. Головне, щоб держава навчилася працювати з новими власниками.

Що стосується транзиту, то він безпосередньо зачіпає економічні інтереси держави, оскільки 100 % акцій «Укртранснафти» належать саме їй. Йдеться також про міжнародний імідж України, реалізацію її геополітичного потенціалу як транзитної держави.

У цьому контексті у Середньоазіатському регіоні зіткнулися інтереси великих держав — Росії та США. На нашу думку, Росія проводить у цьому регіоні недостатньо виважену політику, зокрема тарифну. Так, тариф на транспортування однієї тонни нафти нафтопроводом Баку—Новоросійськ становить 15,5 дол., що перевищує тариф її транспортування від Баку до турецького середземноморського порту Джейхан. Як уже говорилося, Україна зацікавлена у транспортуванні вуглеводнів з цього регіону саме через територію Росії, оскільки тоді вони прямуватимуть і через Україну. Тому нам потрібно працювати з Росією і по можливості впливати на її дії так, щоб амбіційність російської політики у цьому регіоні не була надмірною і не заважала не тільки її власним економічним інтересам, а, як наслідок, — і нашим. До речі, щодо цього варто нагадати думку, висловлену Президентом Росії В.В. Путіним під час зустрічі з вченими в Байкальську: «Не можна вважати, що ми велика країна за визначенням. У такому разі ми нагадуватимемо важко хворого, який не знає про свою хворобу». Вважаю, що «лікарські» поради з боку України були б тут доречними.

Що ж до введення в експлуатацію нафтопроводу Одеса—Броди і терміналу «Південний», то становище з ними залишається дуже складним, хоча і небезнадійним.

Збереження ролі України як транзитної держави необхідне ще й тому, що споживання газу країнами Європейського Союзу і Європи в цілому зростатиме і, за деякими даними, до 2020 року сягне 520—550 млрд м³, тобто обсяг поставок до цих країн збільшиться на 70—100 млрд м³. Це пов'язано, передусім, із підвищенням екологічних вимог, а також із впровадженням нових енергетичних технологій, що ґрунтуються на використанні газу. Як зазначалось на Міжнародному газовому конгресі, до таких технологій належить виробництво електричної енергії в парогазових установках, децентралізоване виробництво електричної та теплової енергії в когенераційних установках, а також використання природного газу як моторного палива на транспортних засобах. Спинюсь на останньому.

Нещодавно Європейська комісія виступила з ініціативою замінити в країнах Європи до 2020 року 20 % бензину та дизельного пального на альтернативні види палива. Половину цієї кількості становитиме природний газ. Відповідно до цього передбачено перевести на газ в Європі 23 млн транспортних засобів, на що використовуватиметься 47 млрд м³ газу щорічно. Це дасть змогу зменшити залежність європейських країн від імпорту нафти до 75—90 % від існуючого рівня та на 25 % скоротити викиди парникових газів в атмосферу, не кажучи вже про токсичні викиди.

49 країн світу прийняли програми «Чисте повітря». Причому не тільки країни Європи та американського континенту, а й Єгипет, Туреччина, Іран, Пакистан, Індія, Австралія тощо. В Україні існує доручення Прем'єр-міністра щодо розробки програми використання газу як моторного палива на транспорті, але воно не виконується. Така програма створена для м. Києва і прийнята міською радою. Хочу висловити подяку київському голові О.О. Омельченку за розуміння важливості цієї проблеми і прошу надати допомогу в її реалізації. Слід зауважити, що, за оцінками Національного транспортного університету,

екологічні збитки від викидів токсичних речовин з вихлопними газами автомобілів у Києві перевищують 300 млн грн на рік.

В Україні доцільно було б перевести на газ 300 тис транспортних засобів і замінити ним 2,5 млн т бензину та дизельного пального. Для цього знадобиться приблизно 3 млрд м³ природного газу. І він у нас є. За останні роки у країні створено технічні передумови для реалізації такої програми. Зокрема, за технологією Дніпропетровського трубного інституту з участю Інституту газу на Бердичівському заводі «Прогрес» освоєно серійне виробництво полегшених металевих балонів, а Інститут електрозварювання розробив технологію та налагодив виробництво полегшених металопластикових (композитних) балонів. Без перебільшення можна сказати, що за якістю та співвідношенням ціна—якість такі балони є найкращими у світі. Розробка захищена патентами України і Росії та сертифікована. Ця робота висувалася на здобуття Державної премії України за 2001 рік.

Дозвольте торкнутися деяких питань академічного життя. Так, однією з найважливіших є нині кадрова проблема, передусім залучення до наукової роботи молоді. Незважаючи на те, що минулого року заробітну плату в системі Національної академії наук для науковців було відчутно підвищено, все ж для наукової молоді вона залишається вдвічі меншою, ніж середня по Києву. Молоді люди, попрацювавши один-два роки в стінах інститутів та дечому навчившись, переходять на роботу в бізнесові та інші структури. Привабливою перспективою для них могло б бути отримання житла. На мою думку, варто було б підняти планку вимог у цій справі і вести мову не про будівництво одного службового будинку для молоді, а про створення нового академістечка. Це допомогло б привабити у науку найталановитішу молодь. Водночас необхідно, щоб була можливість звільнитися від баласту. Однак існуюче законодавство не забезпечує такої можливості.

Порушу ще одне важливе питання. Це застосування бюджетного кодексу до академічних організацій. Згідно з ним позабюджетні кошти, які надходять до інститутів від контрактів та господарських договорів, визначаються як спецкошти Державного бюджету. Одразу після надходження вони підпадають під жорсткий контроль з боку Державного казначейства. Це ставить бюджетні установи у нерівне становище з недержавними інституціями, не кажучи вже про те, що директори, несучи усю відповідальність за фінансово-господарську діяльність інститутів, позбавлені елементарного права маневру не тільки між бюджетними та позабюджетними коштами, а навіть у їх межах. Не переконаний, що Державне казначейство реально впливає на правильність витрачання бюджетних та спецкоштів. Крім того, кількість документації, пов'язаної з фінансовою діяльністю, давно перевершила всі розумні межі. На кожне «чх» необхідно складати зміни до кошторисів та затверджувати їх в усіх інших інстанціях, і це майже щотижня, а інколи і частіше.

Що ж до спецкоштів, то витратити їх на закупівлю обладнання та комплектуючих, які хоче придбати замовник, не дозволяється, бо вони, згідно з кодексом, одразу розглядаються як бюджетні, і потрібно оголошувати тендер або виправляти у Мінекономіки процедуру одного виконавця. На кожну з цих процедур нормативний термін становить 45 днів, а за 30 днів настає податковий період з відомими фінансовими наслідками. Виходити з такого становища та виконувати контрактні зобов'язання дуже важко.

Місяці зо два тому під час розгляду ходу виконання бюджету за 2001 рік Президент України Л.Д. Кучма, звернув увагу на те, що так звані спецкошти не формують витратної частини бюджету, просто чиновник рапортує начебто про перевиконання бюджету, тим

часом як витратна частина недовиконується. На жаль, після цього зауваження не зроблено конкретних позитивних кроків.

Наше законодавство потребує вдосконалення, не вистачає законів прямої дії (маю на увазі, зокрема, закон про альтернативні види палива). Адже в процесі наповнення законів підзаконними актами вони або стають недієвими, або зовсім перекручується їхня суть. Необхідно, щоб ті, хто їх розробляє, добре собі уявляли, до чого призводить їхня дія в реальному житті. Стосовно деяких наших законотворців можна сказати словами поета: «Ми живем, под собою не чуя страны».

Підтримую пропозицію схвалити звіт про діяльність НАН України за минулий рік.