

НАЦІОНАЛЬНА БЕЗПЕКА і ОБОРОНА

№ 1 (49)

2004

Засновник і видавець:



УКРАЇНСЬКИЙ ЦЕНТР ЕКОНОМІЧНИХ І ПОЛІТИЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ
ІМЕНІ ОЛЕКСАНДРА РАЗУМКОВА

Президент Центру Анатолій Гриценко
Головний редактор Людмила Шангіна
Редактор Наталія Партач
Макет Павло Войтенко
 Олександр Москаленко

Техніко-комп'ютерна
підтримка Антон Балицький

Журнал зареєстровано в Державному
комітеті інформаційної політики України,
свідоцтво KB № 4122

Журнал видається українською
та англійською мовами
Загальний тираж
3800 примірників

Адреса редакції:
01034, м. Київ, вул. Володимирська, 46
офісний центр, 5-й поверх
тел.: (380 44) 201-11-98
факс: (380 44) 201-11-99
e-mail: info@uceps.com.ua
веб-сторінка: <http://www.uceps.org>

При використанні матеріалів
посилання на журнал
«Національна безпека і оборона»
обов'язкове

Редакція може не поділяти точки зору авторів

Фотографії:
УНІАН — обкладинка;
Українформ — стор. 26, 28, 31, 33.

© Центр Разумкова, 2004

This publication is made possible by the
financial support of The National Endowment
for Democracy (USA)

З М І С Т

ГАЗОТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ: ГОТОВНІСТЬ ДО СПІВПРАЦІ? (Аналітична доповідь Центру Разумкова)	2
1. СТВОРЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ГАЗОТРАНСПОРТНОГО КОНСОРЦІУМУ НА БАЗІ ГТС УКРАЇНИ: ІНТЕРЕСИ ТА ПОЗИЦІЇ ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН	3
2. НАПРЯМИ, ШЛЯХИ І ФОРМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ГТС УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМА ВИБОРУ	11
3. ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	20
ВІТЧИЗНЯНІ І ЗАРУБІЖНІ ФАХІВЦІ ПРО СТВОРЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ГАЗОТРАНСПОРТНОГО КОНСОРЦІУМУ В УКРАЇНІ	
ПЕРЕДАЧА ГТС В УПРАВЛІННЯ КОНСОРЦІУМУ НЕ ОБГРУНТОВАНА ЖОДНИМ ЧИНОМ <i>Петро БЕЛЕЙ</i>	24
РІЗНІ МОДЕЛІ РОБОТИ КОНСОРЦІУМУ: ПЕРЕВАГИ І НЕДОЛІКИ <i>Степан ГАВРИШ</i>	24
СПРОМОЖНІСТЬ ТРЕБА ДОВЕСТИ ГРОМАДСЬКОСТІ ТА ПАРТНЕРАМ <i>Микола ГАПОЧКА</i>	26
ПРОЗОРІСТЬ, КОНКУРЕНТНІСТЬ, ДИВЕРСИФІКАЦІЯ ДЖЕРЕЛ — ШЛЯХ ДО ЕНЕРГЕТИЧНОЇ НЕЗАЛЕЖНОСТІ УКРАЇНИ <i>Джон ГЕРБСТ</i>	27
ОСНОВНИЙ НАПРЯМ МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА — БУДІВНИЦТВО НОВОГО ГАЗОПРОВОДУ <i>Ігор КАРП</i>	29
РЕАЛІЗУЄТЬСЯ ПЕРЕДІНВЕСТИЦІЙНА ФАЗА ПРОЕКТУ <i>Богдан КЛЮК</i>	30
СЛІД ШУКАТИ ТОЙ ВАРИАНТ, ЯКИЙ ГАРАНТУВАТИМЕ НАЙБІЛЬШЕ РОБОЧИХ МІСЦЬ І НАЙВИЩІ ПРИБУТКИ УКРАЇНИ <i>Юрій КОСТЕНКО</i>	31
КОНСОРЦІУМ ФІНАНСУВАТИМУТЬ ПРИВАТНІ КОМПАНІЇ, А НЕ ДЕРЖАВИ ЧИ УРЯДИ <i>Лесь ЛАСТОВЕЦЬКІ</i>	32
НАЙБІЛЬШ ЕФЕКТИВНОЮ СХЕМОЮ Є ПЕРЕДАЧА ГТС У КОНЦЕСІЮ МІЖНАРОДНОМУ КОНСОРЦІУМУ <i>Фердинанд ПАВЕЛ</i>	33
НАЙБІЛЬШ ПРИЙНЯТНОЮ ФОРМОЮ Є ПЕРЕДАЧА ГТС У КОНЦЕСІЮ <i>Володимир ПЕХОТА</i>	34
НА ПЕРШЕ МІСЦЕ ТРЕБА СТАВИТИ НАЦІОНАЛЬНІ ІНТЕРЕСИ УКРАЇНИ <i>Борис ТАРАСЮК</i>	35
ПЕРЕДЧАСНА ПУБЛІЧНА ДИСКУСІЯ ПЕРЕШКОДИТЬ ПРОСУВАННЮ ПОДАЛЬШИХ ПЕРЕГОВОРІВ ЩОДО СТВОРЕННЯ КОНСОРЦІУМУ <i>Володимир ТРИКОЛІЧ</i>	36
ПОТРІБЕН ВСЕБІЧНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ РІЗНИХ ВАРИАНТІВ СПІВРОБІТНИЦТВА <i>Леонід УНІГОВСЬКИЙ</i>	37
ГОЛОВНУ УВАГУ СЛІД ЗОСЕРЕДИТИ НА УМОВАХ ПЕРЕДАЧІ ГТС В УПРАВЛІННЯ КОНСОРЦІУМУ <i>Роман ШПЕК</i>	38
УГОДА МІЖ КАБІНЕТОМ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ ТА УРЯДОМ РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ ПРО СТРАТЕГІЧНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО В ГАЗОВІЙ ГАЛУЗІ	39
МІЖНАРОДНИЙ КОНСОРЦІУМ З УПРАВЛІННЯ ГТС УКРАЇНИ: ХРОНОЛОГІЯ ПОДІЙ	40

Умови отримання журналу — на нашій веб-сторінці:
<http://www.uceps.org/magazine/>

ГАЗОТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ: ГОТОВНІСТЬ ДО СПІВПРАЦІ?

Україна, прагнучи забезпечити національні інтереси, зацікавлена в модернізації та стабільному функціонуванні газотранспортної системи (ГТС), збільшенні надходжень коштів від транзиту газу. Для цього необхідно підвищити ефективність ГТС, що має чимало внутрішніх проблем, більшість з яких спричинені характером перехідної економіки України.

Крім внутрішніх, Україна стикається з багатьма зовнішніми проблемами на євразійському газовому ринку. Вони пов'язані з перспективами довгострокового постачання газу українським споживачам, завантаженням української ГТС, визначенням раціональної тарифної і цінової політики, стабільним зростанням транзитних газових потоків, що транспортуються її територією. Вирішення цих питань ускладнюється неефективною політикою держави в газовому секторі, тиском російського ВАТ "Газпром", що жорстко відстоює національні інтереси Росії. Проте Україна приречена співпрацювати в газовій сфері як з Росією, так і з Заходом і має відстоювати у співробітництві з ними власні національні інтереси.

За умов обмеженості фінансових ресурсів, у ситуації, ускладненій монопольними позиціями Росії на євразійському газовому ринку, Україна має встановити партнерські стосунки із західними країнами та компаніями, що водночас сприятиме її інтеграції до ЄС.

Сьогодні ефективне міжнародне співробітництво у тристоронньому форматі (Україна-Росія-ЄС) стримується наступними чинниками: нереформованістю газового сектору України; відсутністю техніко-економічного обґрунтування усіх можливих напрямів підвищення ефективності ГТС; відсутністю чіткої позиції кожної із сторін стосовно вибору економічної моделі співробітництва; передвиборними кампаніями в Україні та Росії; нестабільністю всередині ЄС, викликану трансформаційними процесами; проблемами у взаємовідносинах між ЄС і Росією.

Україна та інші потенційні учасники міжнародного співробітництва у газовій сфері мають можливість без будь-яких втрат тимчасово відкласти прийняття остаточних рішень для всебічного аналізу цілей, що стоять перед ними, і пошуку найбільш ефективних та компромісних для всіх учасників шляхів їх досягнення. На відміну від попереднього етапу створення газотранспортного консорціуму, подальший процес співробітництва має бути прозорим і відкритим для широкого обговорення.

Аналітична доповідь складається з трьох розділів.

- У першому розділі** розглядаються національні інтереси України в контексті ситуації на євразійському газовому ринку та інтереси сторін, які беруть або мають наміри брати участь у міжнародному співробітництві, спрямованому на підвищення ефективності ГТС України.
- У другому розділі** аналізуються передумови успішного реформування ГТС України, можливі напрями, шляхи та форми підвищення її ефективності.
- У третьому розділі** наводяться загальні висновки з оцінки ситуації в Україні та навколо газотранспортного консорціуму, проблем реформування ГТС, пропонується комплекс заходів з вирішення цих проблем.

1. СТВОРЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ГАЗОТРАНСПОРТНОГО КОНСОРЦІУМУ НА БАЗІ ГТС УКРАЇНИ: ІНТЕРЕСИ ТА ПОЗИЦІЇ ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН

Коло зацікавлених сторін, їх інтереси та позиції стосовно використання української ГТС у транзиті Російського природного газу до європейських країн визначаються насамперед їх статусом як суб'єктів євразійського газового ринку, а також станом і перспективами його розвитку. Відповідно, головними зацікавленими сторонами, крім самої України, є Росія — найкрупніший на євразійському континенті виробник і транспортер газу та ЄС — найкрупніший його споживач.

До зацікавлених сторін належать і ті країни, фінансові структури, компанії, які запропонували свою участь у проекті, або яким її запропонувала Україна: Німеччина, Франція, Італія, ЄБРР та інші. Спільною метою зацікавлених сторін є безпека газозабезпечення Європи. Водночас, кожен з потенційних учасників проекту має власні економічні інтереси, які потребують з'ясування та узгодження.

1.1 ІНТЕРЕСИ СТОРІН У КОНТЕКСТІ ЄВРАЗІЙСЬКОГО ГАЗОВОГО РИНКУ

Стислий аналіз інтересів партнерів України на газовому ринку свідчить про те, що вони зосереджуються переважно навколо питань не видобутку/продажу, а транспортування і транспортної інфраструктури.

Окремі характеристики газових секторів держав-учасниць ринку наведені на карті “Євразійський ринок газу: учасники” (с.6-7).

Україна

Україна є ланкою, що поєднує Росію і Європу, володіє потужним газотранспортним потенціалом і спроможна забезпечувати надійне постачання російського природного газу до європейських країн з вигодою для себе.

Загальна протяжність газопроводів української ГТС — близько 36,7 тис. км. До її складу належать 13 підземних сховищ газу (ПСГ) ємністю понад 32 млрд. м³, що забезпечує надійність транзиту; пропускна спроможність складає: на вході (проектна) — 290 млрд. м³, на виході — 170 млрд. м³.

Українська ГТС працює понад 30 років. За цей час жодного випадку збою чи переривання постачань у її роботі не було.

Технічний стан ГТС є задовільним. Термін експлуатації понад нормативний мають близько 21% газопроводів загалом¹; що стосується магістральних

газопроводів, якими газ транспортується до Європи, то трубопровід “Союз” був зданий в експлуатацію у 1978р.; Уренгой — Помари — Ужгород — у 1982р.; “Прогрес” — у 1988р. Водночас, трубопроводи та обладнання ГТС потребують відновлення ресурсів і модернізації.

Експлуатує ГТС України дочірня компанія НАК “Нафтогаз України”² — ДК “Укртрансгаз”. Прибуток ДК від транзиту за 2002р. склав майже 2 млрд. грн.³

За експертними оцінками, протягом довгострокової перспективи обсяги як споживання газу в країнах Європи, так і постачання його Росією до європейських країн зростатимуть⁴.

У 2001р. підписана Міжурядова угода “Про додаткові заходи щодо забезпечення транзиту російського природного газу територією України”, якою протягом 2002-2013рр. ВАТ “Газпром” зобов’язаний поставляти НАК “Нафтогаз України” не менше 110 млрд. м³ транзитного газу щорічно.

Таким чином, у найближчі 10 років потужності української ГТС будуть завантажені принаймні на нинішньому рівні, а Україна отримуватиме стабільний дохід.

Інтереси України як крупного транспортера:

- ❖ ефективне використання ГТС;
- ❖ безперервний транзит природного газу до європейських країн;

¹ “Укртрансгаз”. Дочерня компанія. Інвестиційний меморандум. — Київ, 2003, сентябрь, с.32.

² НАК “Нафтогаз України” є монополістом в українському газовому секторі та водночас — найбільшим і найприбутковішим підприємством України. Частка підприємства в доходній частині Державного бюджету щороку складає приблизно 16-18%, частка у ВВП — майже 14%.

³ “Укртрансгаз”..., с.33.

⁴ Докладніше див.: Концепція державної енергетичної політики України на період до 2020р. (проект УЦЕПД). — Національна безпека і оборона, 2001, №2, с.55-61; “Газовий трикутник” ЄС-Україна-Росія. Аналітична доповідь Центру Разумкова. — Національна безпека і оборона, 2002, №3, с.3-16; Паливно-енергетичний комплекс України: готовність до євроінтеграції. Аналітична доповідь Центру Разумкова. — Національна безпека і оборона, 2002, №9, с.3-11.



❖ диверсифікація енергетичних потоків до України за рахунок нових країн-постачальників — як через територію Росії, так і оминаючи її;

❖ відкритий доступ до російських магістральних газопроводів для третіх країн;

❖ забезпечення конкурентних переваг ГТС України на євразійському ринку газотранспортних послуг;

❖ інтеграція до єдиного газового ринку ЄС.

Досягнення цих інтересів можливе лише за умови постійного підвищення надійності та ефективності роботи української ГТС. Проте завдання забезпечення ефективності ГТС стикається з рядом проблем, головними з яких є постійне недоінвестування підгалузі, високий податковий тиск (соціальне навантаження), і як наслідок — брак коштів на її модернізацію і розширення. Стає дедалі складніше підтримувати необхідний потенціал для нормальної роботи ГТС.

Росія і країни СНД

Росія. Маючи найбільший у Євразії газодобувний і газотранзитний потенціали, Росія здійснює жорстку політику експансії на ринки Європи, країн Балтії та СНД⁵.

Результати такої політики: частка ВАТ “Газпром” у російському бюджеті становить 20%; чверть європейського ринку газу складає газ із Росії; встановлений майже повний контроль над поставками газу з країн Середньої Азії (лише Туркменістан продає газ, оминаючи територію Росії — до Ірану; Азербайджан — будує газопровід до Туреччини); на довгостроковий період перекуплені експортні обсяги середньо-азіатського газу; не підписаний Транзитний протокол до Договору до Європейської енергетичної Хартії); фактично в кожній країні, куди ВАТ “Газпром” постачає газ, забезпечена його участь в активах газотранспортних компаній та/або компаній, що займаються продажем газу (таблиці “Спільні підприємства ВАТ “Газпром” (або ДК ТОВ “Газекспорт”) з транспортування або продажу газу у пострадянських країнах”; “Спільні підприємства ВАТ “Газпром” (або ДК ТОВ “Газекспорт”) з транспортування або продажу газу в Європі”).

Стратегія ВАТ “Газпром” полягає, по-перше, в забезпеченні власного експорту своїм транспортом (газопроводи “Блакитний потік” та Ямал — Європа-1), по-друге, в досягненні можливості безпосереднього продажу газу в Європі, включаючи доступ до європейських розподільних мереж (так звана “остання миля”).

Спільні підприємства ВАТ “Газпром” (або ДК ТОВ “Газекспорт”) з транспортування або продажу газу у пострадянських країнах

Країна	Постачальники газу	Назва спільного підприємства	Частка ВАТ “Газпром”, %	Головне підприємство галузі (партнер ВАТ “Газпром”)	Характер угоди або контракту з ВАТ “Газпром”
Азербайджан	ТОВ “Газекспорт” ЗАТ “КазРосГаз” МГК “ИТЕРА”	—	—	Державна нафтова компанія Азербайджанської Республіки	Середньостроковий (на п'ять років)
Білорусь	ВАТ “Газпром” МГК “ИТЕРА” ЗАТ “Транс Нафта”	Створюється СП на базі ВАТ “Белтрансгаз”	50	ВАТ “Белтрансгаз”	Не підписано
Вірменія	ТОВ “Газекспорт” МГК “ИТЕРА”	ЗАТ “АрмРосГазпром”	45	Міненерго Вірменії	Довгостроковий
Грузія	ТОВ “Газекспорт” МГК “ИТЕРА”	—	—	АТ “Тбіллігаз”	Угода про стратегічне співробітництво (на 25 років)
Естонія	ТОВ “Газекспорт” МГК “ИТЕРА”	Eesti Gaas	36,65	Eesti Gaas	Довгостроковий
Казахстан	Експортер газу до Росії	ЗАТ “КазРосГаз”	50	ЗАТ “КазТрансГаз”	Довгостроковий
Киргизія	ТОВ “Газекспорт”	—	—	АТ “Киргизнефтегаз”	Довгостроковий
Латвія	ТОВ “Газекспорт” МГК “ИТЕРА”	Latvijas Gaze	25	Latvijas Gaze	Довгостроковий
Литва	ТОВ “Газекспорт” МГК “ИТЕРА”	Lietuvos Dujos	34	Lietuvos Dujos	Очікується підписання довгострокової угоди (на 15 років)
Молдова	ВАТ “Газпром”	АТ “Молдовагаз”	50% + 1 акція	АТ “Молдовагаз”	Довгостроковий
Таджикистан	ВАТ “Газпром”	—	—	Державне унітарне підприємство “Таджикгаз”	Угода про стратегічне співробітництво (на 25 років)
Туркменістан	Експортер газу до Росії	—	—	ДТК “Туркменнефтегаз”	Угода про стратегічне співробітництво (на 25 років)
Узбекистан	Експортер газу до Росії	—	—	НХК “Узбекнефтегаз”	Угода про стратегічне співробітництво (на 25 років)
Україна	ВАТ “Газпром” МГК “ИТЕРА” Eural Trans Gas	ТОВ “Міжнародний консорціум з управління та розвитку ГТС України”	на паритетних умовах з Росією	НАК “Нафтогаз України”	Угода про стратегічне співробітництво (на 30 років)

⁵ Витісняючи з газового ринку МГК “ИТЕРА”, яка раніше постачала газ до країн СНД. Зміна стратегії ВАТ “Газпром” сталася після значного покращання розрахунків цих країн за спожитий російський газ.



Спільні підприємства ВАТ "Газпром" (або ДК ТОВ "Газекспорт") з транспортування або продажу газу в Європі

Країна	Постачальник російського газу	Назва спільного підприємства з ВАТ "Газпром"	Частка ВАТ "Газпром", %	Головне підприємство галузі (партнер ВАТ "Газпром")	Характер угод або контрактів ВАТ "Газпром" у країні
Австрія	ТОВ "Газекспорт"	GVH	50	OMF	Довгостроковий
Болгарія	ТОВ "Газекспорт" Zarubezhgaz-Erdgashandel-Gesellschaft	Overgas	50	Bulgargas	Довгостроковий
		Topenergy	50		
Велика Британія	ТОВ "Газекспорт" Zarubezhgaz-Erdgashandel-Gesellschaft	Inter-Connector	10	BG Group	Короткостроковий
		Gazprom UK Treading Ltd.	50		
		HydroWingas	н/д		
Греція	ТОВ "Газекспорт"	Prometheus Gas	50	DEPA	Довгостроковий
Італія	ТОВ "Газекспорт"	Promgas	50	SNAM Rete Gas Edison	Довгостроковий
		Volta	49		
		Blue Stream Pipeline Co.	50		
Нідерланди	ТОВ "Газекспорт"	—	—	Gasunie	Довгостроковий
Німеччина	ТОВ "Газекспорт"	WINGAS	35	Ruhrgas AG (володіє 6,5% акцій ВАТ "Газпром") Wintershall	Довгостроковий
		WIEH	50		
		DH Gas	49		
		Gas Import/Export	30		
		Cofag	13		
		Verbundnetz Gas AG	15		
		Zarubezhgaz-Erdgashandel-Gesellschaft	н/д		
Польща	ТОВ "Газекспорт"	EuroPol Gas	48	PGNiG	Довгостроковий
		Gas Trading	35		
Румунія	ТОВ "Газекспорт"	Virom	25	SNTGN Transgaz SA	Довгостроковий
		VIEE	н/д		
		ВАТ "Газпром" бере участь у приватизації газорозподільчих компаній Distrigaz Sud SA та Distrigaz Nord SA ТОВ "Газекспорт" та Romgaz створюють СП	н/д		
Словаччина	ТОВ "Газекспорт"	SPP	16,3 (ще не викуплені)	SPP	Довгостроковий
Туреччина	ТОВ "Газекспорт"	Turusgas	н/д	Botas	Довгостроковий
Угорщина	ТОВ "Газекспорт"	Panrusgas	50	MOL	Довгостроковий
Фінляндія	ТОВ "Газекспорт"	Gasum	25	Fortum	Довгостроковий
		NordTransGas	50		
Франція	ТОВ "Газекспорт"	F.R.A.GAS	50	Gaz de France	Довгостроковий
		ТД "Росія"	3		
Чехія	ТОВ "Газекспорт"	Transgas	16,3	Transgas	Довгостроковий
		—	—		
Швейцарія	ТОВ "Газекспорт" Ruhrgas AG	—	—	Swissgas	Довгостроковий
Югославія	ТОВ "Газекспорт"	Progresgas-Trading	25	NIS	Довгостроковий
Боснія та Герцеговина	ТОВ "Газекспорт"	Progresgas-Trading	25	Energoinvest JSV Sarajevo	Довгостроковий
Македонія	ТОВ "Газекспорт"	—	—	Маkpetrol	Довгостроковий
Словенія	ТОВ "Газекспорт"	Tagdem	85	Geoplin d.o.o. Ljubliana	Довгостроковий
Хорватія	ТОВ "Газекспорт"	—	—	INA Industria Nafte	Довгостроковий

н/д — немає даних.

Це дозволить йому мінімізувати витрати на транзит (зараз 95% російського газу транспортується через треті країни) та отримати додатковий прибуток за рахунок різниці у цінах⁶.

Водночас, існує загроза різкого погіршення позицій Росії на європейських ринках після завершення довгострокових контрактів ВАТ "Газпром" на постачання газу. З липня 2004р. розпочинається реалізація "Газової директиви" ЄС, яка передбачає, зокрема, поставки газу за короткостроковими угодами (що позбавить ВАТ "Газпром" довгострокових" інвестиційних

коштів на розвиток галузі), а також обмеження квоти продажу газу до будь-якої з країн ЄС від одного постачальника рівнем 30% (цей рівень у ряді країн ВАТ "Газпром" уже перевищив, що зумовлює необхідність поступатися Норвегії та Алжиру частиною ринку).

Інтереси Росії:

- ❖ відновлення і зміцнення провідної ролі в регіоні СНД;

- ❖ збереження монополії на постачання енергоносіїв з країн СНД до Європи;

⁶ У Росії ціна за 1000 м³ газу навіть у "кращі" для ВАТ "Газпром" роки (1992-1997рр.) не піднімалася вище \$55. Після дефолту 1998р. і девальвації рубля розрив між внутрішніми і експортними цінами збільшився у кілька разів. З 2003р. російські компанії платять до \$30 і менше за 1000 м³ газу, на кордоні країн-членів ЄС ціна складає близько \$120, однак споживачам у Європі він обходиться у середньому приблизно в \$220 за 1000 м³.

ГАЗУ: УЧАСНИКИ

РОСІЙСЬКА ФЕДЕРАЦІЯ

Найбільший у Євразії видобувник і транзитер газу.

Характеристика: протяжність магістральних газопроводів у РФ — 151 тис. км. На магістральних газопроводах та ПСГ Єдиної системи газопостачання (ЄСГ) експлуатуються 247 КС з газоперекачувальними агрегатами загальною встановленою потужністю понад 42 млн. кВт; подачу газу споживачам забезпечують 3300 ГРС.

Обсяг видобутку газу у 2003р. в Росії — 616,45 млрд. м³, з них: ВАТ “Газпром” — 540,17 млрд. м³; вертикально інтегровані нафтові компанії — 40,43 млрд. м³ (найбільше — ВАТ “Сургутнефтегаз” (13,88 млрд. м³), НК “Роснефть” (7,0 млрд. м³)), інші нафтогазодобувні підприємства — 35,85 млрд. м³. **Головні підприємства галузі** — ВАТ “Газпром”, його ДК ТОВ “Газекспорт”.

Експорт газу у 2003р. — 140,49 млрд. м³. Експорт газу до далекого зарубіжжя — 138,93 млрд. м³ (у 2002р. — 129,4 млрд. м³); до Західної Європи — 94,43 млрд. м³ (у 2002р. — 87,8 млрд. м³), до Східної Європи — 44,5 млрд. м³ (у 2002р. — 41,6 млрд. м³). До ближнього зарубіжжя — 1,56 млрд. м³ (у 2002р. — такий самий). **Стратегічна перевага** — майже повний контроль над поставками газу з регіону СНД.

БІЛОРУСЬ

Володіє стратегічно важливими газовими магістралями, якими російський газ транспортується до країн Балтії, Польщі, Німеччини, Калінінградської області. Постачання газу до Білорусі — ВАТ “Газпром”, ЗАТ “Транс Нафта”, МГК “ИТЕРА” (усі російські).

Головне підприємство галузі — ВАТ “Белтрансгаз”, створене згідно з Угодою між Урядами РФ і Білорусі від 12 квітня 2002р. Статутний фонд — \$576 млн.

Характеристика: дев'ять магістральних газопроводів (6142 км в односторонньому об'єкті), приблизно 200 газопроводів-відводів (3000 км); вісім КС; 20 ГРС; два ПСГ (обсяг 860 млн. м³).

Довідково: до 40% газопроводів перевищили або наближаються до вичерпання нормативного терміну експлуатації. Реконструкція ГТС потребує щонайменше \$1 млрд.

Російсько-білоруське СП з управління білоруською газотранспортною системою мало бути створене до 1 липня 2003р.

Проблеми: оцінка вартості ВАТ “Белтрансгаз”; належність контрольного пакету акцій; зобов'язання інвестора авансирати білоруську ГТС до 100 млрд. м³ транзитного газу протягом 2003-2011рр.

За останніми даними, Білорусь може погодитися на СП за умови володіння акціями 50:50. Проте наполягає на оцінці — \$5 млрд. та на дозволі добути 10-15 млрд. м³ газу на Ямалі.

Договір на постачання газу на 2004р. не підписаний.

УКРАЇНА

Головний транзитер російського газу до Європи (понад 80% загального обсягу російського експорту, або близько 110 млрд. м³ на рік), Молдови та південних регіонів Росії.

Головні підприємства галузі — НАК “Нафтогаз України”, його ДК “Укртрансгаз”.

СП АТ “Газтрансит” (транзит до Туреччини та балканських країн): ВАТ “Газпром” (37%), НАК “Нафтогаз України” (37%); *Turugas* та *Transbalkan* (26%).

Постачання транзитного газу здійснює ВАТ “Газпром”; підписана угода між ВАТ “Газпром”

і НАК “Нафтогаз України” на 2003-2014рр., якою російська сторона зобов'язалася поставляти до України для транзиту не менше 110 млрд. м³ газу на рік.

Головні постачальники газу до країни: Туркменістан (34 млрд. м³ на рік) та Росія (у рахунок послуг за транзит — 24 млрд. м³ на рік).

Існуючі потужності ГТС авантажні на 75% (через введення в дію першої нитки газопроводу Ямал — Європа через Білорусь та газопроводу “Блакитний потік” через Чорне море до Туреччини).

Незавантаженими є маршрути Івацевічі — Долина та Торжок — Долина, побудовані для транзиту російського газу від кордону Білорусі. Існуюча ГТС здатна забезпечити збільшення транзитних поставок до країн Європи на 30-35 млрд. м³ на рік. Введення на проєкту потужність газопроводів Івацевічі — Долина та Торжок — Долина (з добудовою КС) дозволить довести їх потужність до 59 млрд. м³ на рік, що відповідає зростанню потреб європейських країн у газі в найближчі 10 років.

Експорт газу — до Німеччини, Польщі, Румунії, Угорщини (у 2003р. — близько 6 млрд. м³) за контрактами ВАТ “Газпром”.

КАВКАЗ

АЗЕРБАЙДЖАН

Головне підприємство галузі — Державна нафтова корпорація Республіки Азербайджан (ДНКАР).

Постачальники газу: ТОВ “Газекспорт”, ЗАТ “КазРосГаз”, МГК “ИТЕРА”.

Середньостроковий (на п'ять років) контракт на постачання газу з ТОВ “Газекспорт”.

ВІРМЕНІЯ

Постачальники газу: ТОВ “Газекспорт”, МГК “ИТЕРА”.

СП ЗАТ “АрмРосГазпром”: ВАТ “Газпром” (45%), Міненерго Вірменії (45%), МГК “ИТЕРА” — 10%.

Довгостроковий контракт на постачання газу з ТОВ “Газекспорт”.

ГРУЗІЯ

Головне підприємство галузі — АТ “ТбілГаз” (у 2004р. управління передано компанії “Новий менеджмент”).

Постачальники газу: ТОВ “Газекспорт”, МГК “ИТЕРА”.

1 серпня 2003р. між Урядом Грузії та ВАТ “Газпром” підписано Угоду про стратегічне співробітництво у газовій сфері на 25 років. ВАТ “Газпром” отримав право участі в управлінні газопроводами Грузії. ВАТ “Газпром” і Міжнародна газова корпорація Грузії мають намір створити СП. ВАТ “Газпром” братиме участь у приватизації грузинської ГТС.

СЕРЕДНЯ АЗІЯ

КАЗАХСТАН

Головне підприємство галузі — ЗАТ “КазТрансГаз”.

СП “КазРосГаз”: ВАТ “Газпром” (50%), ЗАТ НК “КазМунайГаз” (50%).

7 червня 2002р. ВАТ “Газпром” та ЗАТ НК “КазМунайГаз” підписали установчий договір про створення СП ЗАТ “КазРосГаз”, який передбачає спільну діяльність, включаючи експорт казахстанського газу.

КИРГИЗІЯ

Головне підприємство галузі — АТ “Киргизнефтегаз”.

ВАТ “Газпром” має намір взяти участь у конкурсі з передачі у довічне управління державного пакету акцій АТ “Киргизнефтегаз”.

ЗАТ “КазТрансГаз” пропонує проєкт створення киргизько-казахстанського СП для відновлення та експлуатації киргизької ділянки газопроводу Бухара — Ташкент — Тараз — Бішкек — Алмати.

До статутного фонду СП пропонується внести: Казахстан — інвестиції для відновлення існуючої гілки трубопроводу та будівництва нового; Киргизію — безпосередньо ділянку газопроводу.

16 травня 2003р. підписана Угода між Урядом Киргизії і ВАТ “Газпром” про співробітництво в газовій галузі на 25 років.

ТАДЖИКИСТАН

Головне підприємство галузі — Державне унітарне підприємство “Таджикгаз”.

15 травня 2003р. підписана Угода між Урядом Таджикистану та ВАТ “Газпром” про стратегічне співробітництво у газовій галузі на 25 років.

ТУРКМЕНИСТАН

Головне підприємство галузі — Державна торгова корпорація

“Туркменнефтегаз”.

У квітні 2003р. Президент Туркменістану С.Ниязов і ВАТ “Газпром” підписали Угоду про поставки 2 трлн. м³ туркменського газу на строк до 2028р.

Згідно з Угодою, обсяги газу, що буде продаватися Росії, нарощуються мірою закінчення термінів контрактів з іншими покупцями туркменського газу — Україною та МГК “ИТЕРА”. У 2004р. Росія має закупити 5-6 млрд. м³ туркменського газу, у 2006р. — 10 млрд. м³, у 2007р. — 60-70 млрд. м³, у 2009-2028рр. — 70-80 млрд. м³ на рік. Готуються документи про допуск російських компаній до розробки туркменського шельфу Каспію.

УЗБЕКИСТАН

Головне підприємство галузі — НХК “Узбекнефтегаз”.

У грудні 2002р. підписано Угоду між ВАТ “Газпром” та НХК “Узбекнефтегаз” про спільний видобуток узбецького газу та його експорт.

У січні 2003р. підписана Угода між ВАТ “Газпром” та НХК “Узбекнефтегаз” про стратегічне співробітництво. Угоди передбачають постачання узбецького газу до Росії протягом 2003-2012рр., при цьому, починаючи з 2005р., обсяг закупівель газу зростає до 10 млрд. м³ на рік (у 2003р. — 5 млрд. м³). ВАТ “Газпром” має намір купити 44% акцій “Узбектрансгаз”.



- ❖ посилення впливу на газові сектори країн СНД, контролю над ресурсами газу країн Середньої Азії;
- ❖ забезпечення геополітичної стабільності та безпеки газопостачання;
- ❖ встановлення контролю над транзитними (насамперед, газотранзитними) системами країн, що транспортують російський газ до Європи.

В Україні Росія має життєво важливі як економічні, так і геополітичні інтереси. Вона зацікавлена у зміцненні своїх позицій і в тому, щоб не допустити домінування в Україні третіх сил.

Виходячи з цього, Росія спрямовує свою політику стосовно України на вирішення трьох головних стратегічних завдань:

- ❖ захист і нарощування економічних позицій в Україні, включаючи встановлення контролю над українською ГТС;
- ❖ збереження стабільності в Україні;
- ❖ розвиток двостороннього співробітництва.

Білорусь. Володіє стратегічно важливими газовими магістралями, що транспортують російський газ до Польщі та Німеччини, і тим самим — становлять конкуренцію українській ГТС. Стала об'єктом жорсткого тиску з боку Росії у питанні вартості газотранспортного підприємства ВАТ «Белтрансгаз» при створенні російсько-білоруського СП (партнер — ВАТ «Газпром»)⁷.

Країни Середньої Азії: Туркменістан, Казахстан, Узбекистан — країни-видобувачі та експортери природного газу, що вважалися потенційними конкурентами Росії на європейських ринках. Проте головні транзитні трубопроводи з країн Середньої Азії пролягають через територію Росії (система газопроводів Середня Азія — Центр, САЦ) і контролюються нею.

Не маючи самостійного доступу до третіх ринків, Туркменістан, Казахстан та Узбекистан (протягом 2002-2003рр.) підписали з Росією довгострокові договори про продаж їй фактично всіх своїх експортних обсягів газу. Замість «газового ОПЕК», як передбачалося, утворена російська монополія з реекспорту середньоазіатського газу.

Росія присутня також у геологорозвідці, видобутку газу, постачанні обладнання та інших складових газового сектору країн Туркменістану, Казахстану та Узбекистану.

Європейський Союз

ЄС є крупним споживачем російських енергоносіїв, причому російські джерела використовуються з метою уникнення надмірної залежності від поставчань з країн Перської затоки. Тому політика ЄС стосовно Росії є досить сприятливою. Так званий «План Романо Проді»⁸ передбачає можливі європейські інвестиції до російського ПЕК для розширення

газоекспортних можливостей Росії; підвищення внутрішніх російських тарифів на газ, що призведе до скорочення споживання та вивільнить частину газу для експорту; можливість форсованого будівництва газопроводів у західному напрямку, що дозволить нарощувати російський експорт до Європи.

Інтереси ЄС:

- ❖ залучення енергоносіїв країн СНД до Європи як альтернативних ОПЕК і певною мірою Алжиру та Норвегії (з різних причин);
- ❖ пріоритет співробітництва з Росією у питанні поставок енергоносіїв;
- ❖ стабільне безперебійне газозабезпечення країн Європи з російських джерел;
- ❖ забезпечення вільного доступу до російських трубопроводів для створення конкуренції між виробниками газу;
- ❖ диверсифікація маршрутів і джерел постачання газу на євразійському просторі.

ЄС свідомий того, що повний контроль Росії над газовими ресурсами та транзитними шляхами до Європи може призвести до підвищення цін на газ для європейських споживачів. Проте ЄС не втручається у процеси експансії Росії до газових секторів країн СНД⁹, намагаючись захистити свої інтереси шляхом переговорів (енергодіалог ЄС-РФ) та за допомогою процесу Європейської енергетичної Хартії, у межах якого були розроблені Договір до Енергетичної Хартії (ДЕХ) та Транзитний протокол до ДЕХ¹⁰.

Названі документи передбачають зобов'язання країн-учасниць забезпечити вільний доступ до своєї газопровідної інфраструктури. Виконання цього зобов'язання Росією створило б сприятливі умови для постачання газу до Європи з третіх країн, але Росія відмовилася ратифікувати ДЕХ і підписувати Транзитний протокол, мотивуючи це його невідповідністю російським національним інтересам.

Після безрезультатних переговорів, що тривали протягом кількох років, у грудні 2003р. процес обговорення Протоколу був припинений. Росія зберегла за собою монополні права на свою ГТС. ЄС своєю головною ціллю — забезпечення вільного доступу третіх країн до російських трубопроводів — не досяг.

Туреччина

Після розпаду СРСР одним з ключових учасників газового ринку, які суперничають за вплив та просування своїх інтересів у країнах СНД (насамперед, у Прикаспійських країнах), стала Туреччина. Вона бачить свою роль у Євразії як держави-моста, що поєднає Захід і Схід за активного співробітництва з Росією. Туреччина значною мірою конкурує з Україною і намагається применшити її значимість як держави-транзитера, що може транспортувати енергоресурси країн СНД до Європи.

⁷ «Газова війна», яку розпочала Росія у 2004р., з одного боку, є для України прикладом відстоювання національних інтересів у газовому секторі та відкритості процесу створення СП. А з іншого — застереженням для України, що свідчить, який «енергетичний» тиск може застосовувати Росія до країн, що не погоджуються на її умови співробітництва.

⁸ Фактично, програма із зниження залежності європейської енергетики від поставок з Перської затоки.

⁹ Іншим чинником, який пояснює помірне прагнення до співробітництва з країнами СНД, є розчарування «результатами» проєвропейської політики окремих країн СНД.

¹⁰ Європейська енергетична Хартія підписана у грудні 1991р.; ДЕХ — у 1994р. На сьогодні його підписали 51 країна, ратифікували — 46. Росія та Білорусь, які підписали ДЕХ, відмовляються від його ратифікації.

Інтереси Туреччини:

- ❖ зміцнення енергетичних і транзитних позицій за рахунок прикаспійських країн; контроль експортних потоків каспійських енергоносіїв на світовий ринок (Туреччина є ініціатором проекту експортних нафто- та газопроводів Баку — Тбілісі — Джейхан);
- ❖ підвищення залежності Заходу, насамперед ЄС, від енергетичних поставань через Туреччину (прийняте рішення про транспортування іранського та, можливо, азербайджанського газу до Греції);
- ❖ забезпечення поставань енергоносіїв на внутрішній ринок з диверсифікованих джерел (енергоносії прикаспійських країн).

США

Газовий чинник не має такого пріоритетного значення у зовнішній політиці США, як нафта. Проте Сполучені Штати намагалися проводити політику стримування стосовно Росії у її газовій експансії до країн СНД.

Як позицію США можна розглядати, наприклад, виступ колишнього посла США в Україні К.Паскуаля, який 28 травня 2003р. на конференції “Енергетична безпека у Європі у XXI сторіччі”, маючи на увазі згадані вище довгострокові угоди Росії з країнами Середньої Азії, висловив занепокоєння тим, що “успіхи, яких досягла Україна у минулі роки в забезпеченні своєї газової безпеки, опинилися під загрозою у зв’язку з підписанням ряду угод, які посилюють контроль ВАТ “Газпром” над українською компанією НАК “Нафтогаз України”¹¹.

З іншого боку, США йдуть на широкий енергетичний діалог із Росією.

Серед трьох ключових принципів політики США на Каспії — вирішення геостратегічних завдань, підвищення рівня надійності забезпечення енергоресурсами та розвиток комерційних можливостей.

США розглядають Україну як елемент геополітичної боротьби за контроль над стратегічно важливим регіоном світу.

Співвіднесення та аналіз інтересів учасників євразійського газового ринку свідчить про те, що ці інтереси зосереджені переважно на прагненнях контролю не над родовищами, а над трубопроводами. Сьогодні ситуацію на ринку газу контролює не виробник, а транспортер. Якщо це так, то Україна, вирішуючи питання напрямів, форм, заходів підвищення ефективності ГТС за участю іноземних інвесторів, має усвідомлювати, яким потенціалом вона володіє.

1.2 ПОТЕНЦІЙНІ УЧАСНИКИ ПРОЕКТУ

Газотранспортна система є об’єктом стратегічного значення, що забезпечує Україні статус транзитної держави, та від стабільної роботи якого великою мірою залежить її економічний розвиток. Тому реформування цієї підгалузі без належної підготовки і в закритому режимі неприпустиме. Дуже багато залежить від того, які саме компанії отримають право управління чи власності на об’єктах такого рівня.

Відомо, що зацікавленість проектом виявили Німеччина, Франція, Італія, Швейцарія. Є кілька пропозицій від американської компанії *Shell* стосовно

передачі української ГТС в концесію. Можна припустити, що Уряд США підтримає будь-яку ініціативу американської компанії стосовно участі у проєктах з українською ГТС. Але практика створення консорціумів з використання газотранзитних потужностей показує, що перевага надається компаніям (консорціумам), які є регіональними споживачами або постачальниками. Тому компанії США можуть бути залучені, скоріш за все, як фінансовий інвестор.

Транснаціональні нафтогазові компанії Західної Європи та США (*Ruhrigas AG, SNAM, Gaz de France* та *Shell*) відповідають базовим вимогам у частині досвіду, фінансових можливостей, наявності сучасних технологій і менеджменту високого рівня.

Серед можливих учасників проєкту — Туркменистан, Казахстан, Узбекистан. Зрозуміло, що ці країни як експортери газу хочуть забезпечити максимально вигідні умови транспортування власного газу до Європи та вирішити внутрішні економічні проблеми за рахунок його продажу на більш платоспроможному ринку. Проте ці країни не мають ані відповідних коштів, ані досвідченого менеджменту та сучасних технологій. При цьому, вони не є авторитетними, оскільки значною мірою втратили вплив на євразійський ринок газу через зобов’язання за угодами про стратегічне співробітництво з ВАТ “Газпром” (насамперед, про продаж надлишкового газу на довгостроковий період).

Поряд із цим, потенційним партнером є, наприклад, ЄБРР, який має великий досвід роботи у країнах Центральної і Східної Європи, де фінансував різні енергетичні проєкти і компанії. Україна також має значний і позитивний досвід роботи з ЄБРР.

Відсутність чітко сформульованих Україною вимог і прав потенційних партнерів у сфері транзитного транспортування газу викликає незадоволення багатьох можливих учасників такого співробітництва.

Переважна частина моделей міжнародного співробітництва у сфері транзитного транспортування газу потребує істотних змін чинного законодавства, а значна політизація процесу створення консорціуму в Україні на тлі непрозорості та відсутності зрозумілих правил три ускладнює реалізацію будь-якого з варіантів.

Запрошення окремих країн і компаній до участі в консорціумі відбувалося досить безсистемно (без врахування наявності довгострокових інтересів у газовій сфері в Україні та в регіоні) і нагадувало застосування додаткового важеля в міжнародних переговорах з різних питань (див. “Міжнародний консорціум з управління ГТС України: хронологія подій”, с.40-44).

Попередні вимоги до потенційних партнерів

Оскільки більшість моделей підвищення ефективності ГТС потребує міжнародного співробітництва, то виявлення найбільш привабливих пропозицій має здійснюватися на тендерних (конкурсних) засадах. Країна (компанія), що проводить тендер, розробляє вимоги до його учасників. Переможцем тендеру вважається компанія (група компаній або консорціум), що запропонувала найкращі умови співробітництва (найвищий рівень інвестицій, найбільше авантаження ГТС, потенційні замовлення для підприємств країни, де втілюється проєкт, створення нових робочих місць тощо).

¹¹ “Груднева угода, у поєднанні з нещодавною угодою між ВАТ “Газпром” і Туркменистаном про закупівлю всього газу, наміченого до виробництва в цій країні, починаючи з 2007р., знову робить Україну повністю залежною від ВАТ “Газпром” у сфері імпорту природного газу”, — заявив К.Паскуаль. Див.: Недогонов. А. Мнимые угрозы. — <http://www.rusenergy.com/politics/a04062003.htm>.



Коло запрошених Україною і тих, хто вніс пропозицію стосовно участі в міжнародному ГТК

Країна/компанія	Форма участі	Запрошення/власна пропозиція (дата)
1. Україна	Участь у транспортуванні газу	Спільна заява президентів України та Росії Л.Кучми і В.Путіна та Федерального канцлера Німеччини Г.Шредера про утворення консорціуму (10.06.2002р.).
2. Росія		
3. Німеччина	Участь у транспортуванні газу	Спільна заява про утворення консорціуму (10.06.2002р.). Німецький газовий концерн <i>Ruhrgas AG</i> офіційно заявив про свою участь у тресторонніх переговорах по створенню консорціуму (29.01.2003р.). 7-8 травня 2003р. відбувся перший раунд переговорів між НАК "Нафтогаз України", ВАТ "Газпром" та <i>Ruhrgas AG</i> .
4. Туреччина	Участь у транспортуванні газу	Висловлена зацікавленість Туреччини в участі у консорціумі в ході візиту до Києва міністра закордонних справ Туреччини І.Джема (11.06.2002р.).
5. Аргентина	Участь у транспортуванні газу	Висловлена зацікавленість в участі у консорціумі під час зустрічі в Києві голови правління компанії <i>Bridas Energy International</i> К.Булгероні з прем'єр-міністром України А.Кінахом (31.07.2002р.). Висловлена зацікавленість в участі у консорціумі компанії <i>Bridas</i> під час зустрічі в Києві Президента України Л.Кучми з головою правління компанії К.Булгероні (19.02.2003р.).
6. Польща	Участь у транспортуванні газу	Заява прем'єр-міністра України А.Кінаха у Польщі (Криниця) про можливу участь Польщі у консорціумі (05.09.2002р.).
7. Греція	Участь у транспортуванні газу	Висловлена зацікавленість Греції в участі у консорціумі в ході зустрічі в Києві міністра палива та енергетики України В.Гайдука та міністра розвитку Греції А.Тоухатзопулоса (25.09.2002р.).
8. Азербайджан	Участь у транспортуванні газу	Пропозиція прем'єр-міністра України В.Януковича висловлена під час зустрічі з Головою Міллі Меджлісу Азербайджану М.Алескеровим (03.10.2002р.).
9. Франція	Участь у транспортуванні газу	Висловлена зацікавленість Франції в участі у консорціумі, із заяви прем'єр-міністра Росії М.Касьянова в ході робочої поїздки до Парижа (06.12.2002р.). Висловлена зацікавленість компанії <i>Gaz de France</i> в участі у консорціумі, із заяви посла Франції Ф.де Сюремена під час зустрічі з прем'єр-міністром України В.Януковичем (12.03.2003р.). У травні 2003р. в ході візиту прем'єр-міністра України В.Януковича до Парижа керівництво компанії <i>Gaz de France</i> передало українській стороні свої пропозиції по створенню міжнародного газотранспортного консорціуму.
10. Швейцарія	Фінансування проекту	Швейцарія зацікавлена в інвестуванні таких масштабних проектів України, як створення міжнародного газового консорціуму; із заяви в Цюриху директора Швейцарської організації сприяння інвестиціям Дж.Малкотсіс (19.03.2003р.).
11. ЄБРР	Фінансування проекту	Висловлена зацікавленість у фінансуванні проекту ЄБРР; із заяви журналістам першого віце-президента ЄБРР Н.Дойл (25.04.2003р.) та із заяви президента ЄБРР Ж.Лем'єра на зустрічі з прем'єр-міністром України В.Януковичем (21.05.2003р.). Участь ЄБРР у створенні консорціуму передбачена програмою співробітництва Кабінету Міністрів України та ЄБРР на 2003-2004рр.
12. Казахстан	Участь у транспортуванні газу	Висловлена доцільність участі у консорціумі країн середньоазійського регіону, із заяви міністра палива і енергетики України С.Ермілова на зустрічі українських і російських ветеранів енергетики, присвяченій року Російської Федерації в Україні (14.05.2003р.).
13. Туркменістан		
14. Узбекистан		
15. Італія	Участь у транспортуванні газу	Запрошення Президента України Л.Кучми під час візиту прем'єр-міністра Італії С.Берлусконі (08.10.2003р.).

Базовими вимогами до учасників проекту є: досвід роботи у сфері транзитного транспорту газу, в т.ч. участь у транснаціональних проектах; можливість самостійно профінансувати або залучити значні обсяги інвестицій на вигідних умовах; банківські гарантії високого рівня; ефективний менеджмент; володіння сучасними технологіями тощо.

За інших рівних умов, перевага надається компанії (консорціуму), що має довгострокові інтереси у країні, де здійснюється проект, і в регіоні. У цьому випадку мова йде, насамперед, про постачальників газу та споживачів. Перевага надається пропозиціям з найбільшими обсягами постачання або споживання.

Залучення фінансових установ до співробітництва в консорціумі є доцільним з огляду на значні суми, яких потребує проект. У будь-якому випадку компанія або консорціум, як правило, не вкладає власні кошти, а отримує банківські кредити.

Мінімізація числа учасників проекту є передумовою спрощення системи реалізації та фінансування проекту. Тому не лише вкрай нереальною, але й недоцільною є участь усіх країн (компаній), що запрошені українською стороною або самі запропонували стати учасником консорціуму (див. таблиця "Коло запрошених Україною і тих, хто вніс пропозицію стосовно участі в міжнародному ГТК"). Мірою звуження кола інвесторів спрощується структура процесу фінансування проекту. Під час розгляду пропозицій потенційних інвесторів перевагу має отримувати фінансування від найбільшого імпортера газу.

Важливо при цьому зважати на світову практику реформування ГТС. Більш корисним для України є досвід реструктуризації газових секторів країн-кандидатів на вступ до ЄС, порівняно з давнім досвідом реформування газових секторів США, Великої Британії і не завжди вдалим досвідом країн

СНД. Стан реформування газових секторів та економіки загалом у країнах-кандидатах майже однаковий, спільними є і витоки розвитку.

Будь-який із варіантів міжнародного співробітництва має здійснюватися після серйозного вивчення, тобто лише після розробки техніко-економічного обґрунтування всіх можливих варіантів співробітництва, та на засадах прозорого тендеру (конкурсу).

ВИСНОВКИ

Україні необхідно враховувати, що інтереси виробника і споживача природного газу збігаються принаймні у двох аспектах: вони однаковою мірою зацікавлені, *по-перше*, в диверсифікації маршрутів постачання газу; *по-друге*, в якомога нижчій ціні його транспортування. Попри те, що ці інтереси суперечать інтересам України як головного транзитера російського газу до Європи, існує можливість нейтралізації потенційних проблем (наприклад, шляхом збереження за державою контрольного пакету акцій за умови приватизації).

Необхідно визначити, які саме об'єкти увійдуть до проекту, обрати економічну модель співробітництва, розробити вимоги та правила тендеру тощо. Для досягнення позитивних і стабільних результатів, реструктуризація ГТС України має охоплювати комплекс заходів у фінансовій сфері, враховувати можливість зміну форм власності, ситуацію на ринках постачання та реалізації газу, питання завантаження транспортних потужностей, необхідність покращання менеджменту та кадрової політики, забезпечення соціального захисту тощо.

Процеси створення спільних підприємств такого рівня мають бути прозорими, а вибір економічної моделі співробітництва — супроводжуватися громадськими обговореннями. Про комерційні таємниці не йдеться. Інформація має подаватися своєчасно та в повному обсязі. ■

2. НАПРЯМИ, ШЛЯХИ І ФОРМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ГТС УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМА ВИБОРУ

Ситуація навколо питань ефективного використання ГТС України складається під впливом ряду негативних чинників зовнішнього і внутрішнього характеру. До головних зовнішніх чинників можна віднести економічний і політичний тиск з боку Росії і пасивну, досить невизначену позицію західних партнерів України. До внутрішніх — неефективну державну політику у газовому секторі української економіки.

Тому, визначаючи напрями, шляхи і форми підвищення ефективності ГТС України, необхідно застерегти наступне: будь-який з відомих світовій практиці напрямів (форм, заходів) забезпечення і підвищення ефективності ГТС, має право на реалізацію в Україні і може принести їй значну економічну користь, — але винятково в тому випадку, якщо, *по-перше*, зміниться характер державної політики, *по-друге*, заходи із забезпечення і підвищення ефективності ГТС здійснюватимуться як складова реформування української економіки загалом, її ПЕК, газового сектору і врешті — газотранспортної системи.

Викладені нижче характеристики напрямів, шляхів і форм забезпечення та підвищення ефективності ГТС України передбачають врахування зазначених застережень.

2.1 ПЕРЕДУМОВИ УСПІШНОГО РЕФОРМУВАННЯ ГТС УКРАЇНИ

Будь-які спроби реформування ГТС (реструктуризація, зміни форми власності тощо) в умовах невирішеності соціально-економічних, технічних і юридичних питань, пов'язаних з її функціонуванням, завдадуть значної шкоди газозабезпеченню українських споживачів — насамперед, соціально чутливим їх категоріям, істотно зменшать надходження до Державного бюджету, що призведе до соціальної напруженості у країні.

Тому реформування ГТС потребує реалізації ряду базисних і цільових заходів, що стосуються нормативно-правового забезпечення, майнового комплексу, соціального навантаження, інвестиційного клімату у сфері транспортування газу. До базисних заходів віднесені такі, що спрямовані на досягнення стратегічних цілей України, *по-перше*, надійного довгострокового газозабезпечення економіки та населення, *по-друге*, реалізації проголошеного Україною курсу європейської інтеграції; до цільових — заходи, спрямовані на досягнення конкретних, часткових цілей у реформуванні діючих суб'єктів газового сектору України — НАК “Нафтогаз України” та ДК “Укртрансгаз”.

Базисні заходи

Не претендуючи на охоплення всього комплексу проблем і повноту переліку, до базисних заходів можна віднести, зокрема, наступні.

Розробка та затвердження Енергетичної стратегії України на довгострокову перспективу. Енергетична стратегія має бути вмонтована в загальну Стратегію економічного і соціального розвитку України, яка, у свою чергу, має чітко визначити національні інтереси та геополітичні пріоритети держави.

Створення належної нормативно-правової бази реформування та функціонування ГТС. Усім наведеним нижче як загальним, так і конкретним заходам з реформування та підвищення ефективності української ГТС повинне *передувати* їх законодавче встановлення, що базується на пріоритеті національних інтересів, відповідає зазначеній Енергетичній стратегії України та враховує вимоги адаптації національного законодавства у газовому секторі до відповідного законодавства ЄС.

Збереження цілісності майнового комплексу Єдиної системи газопостачання з одночасним виокремленням функцій і повноважень з видобування, транспорту,



розподілу та продажу газу шляхом створення відповідних самостійних підприємств (що означає, насамперед, виокремлення ДК “Укртрансгаз” зі складу НАК “Нафтогаз України”). Цілісність майнового комплексу ГТС є базою сталості газопостачання країни, його поділ негативно позначиться не лише на газовій галузі, але й на енергетичній безпеці України загалом. Тому за будь-якого напрямку підвищення ефективності роботи ГТС недоцільним є поділ Єдиної системи газопостачання (виокремлення в самостійні підприємства окремих магістральних газопроводів і підземних сховищ газу — ПСГ).

Водночас, світовий досвід доводить, що конфлікт інтересів, зумовлений традиційним суміщенням вертикально-інтегрованими компаніями-монополістами прав власності на інфраструктуру ринку та участі в комерційному обігу, вирішується шляхом, *по-перше*, розділення фінансових рахунків, а надалі — структурного розділення компаній, що займаються транспортуванням газу, та компаній, що здійснюють його видобуток та купівлю/продаж; *по-друге*, впровадженням відкритого доступу до транспортної мережі третіх сторін за умови забезпечення прозорого, передбачуваного та рівноправного державного регулювання транспортних тарифів; *по-третє*, впровадженням прозорих і недискримінаційних правил користування інфраструктурою (“кодексу мережі”).

Примітно, що у випадках реформування національні газові монополісти часто попереджали уряди про можливу загрозу надійності газопостачання. Проте жодного разу такі загрози не стали перешкодою для здійснення реформ і не мали підтвердження.

Мінімізація соціального навантаження на ГТС шляхом впровадження системи адресної соціальної допомоги та створення спеціалізованої компанії (компаній) для постачання газу соціально чутливим категоріям споживачів та комунально-побутовому сектору за регульованими цінами. Такі компанії діють, наприклад, у Великій Британії та Канаді, здійснюючи поставки газу муніципалітетам на базі довгострокових (15-30 років) пільгових угод.

Створення привабливого режиму для інвестицій до газового сектору, зокрема: оптимізація та забезпечення стабільного режиму оподаткування (включаючи впровадження режиму максимального сприяння для НАК “Нафтогаз України” на період її реформування); лібералізація тарифної та цінової політики (включаючи підвищення транзитних тарифів на транспортування газу та внутрішніх цін і тарифів до європейського рівня).

Впровадження інституційних ринкових засад у газовому секторі, зокрема: забезпечення дійсної незалежності регулюючого державного органу (Національна комісія регулювання електроенергетики України — НКРЕ); забезпечення рівноправних конкурентних відносин між суб’єктами газового ринку, незалежно від форми власності; усунення надмірного втручання держави в діяльність газових компаній і функціонування ринку газу; охарактеризоване вище розділення вертикально-інтегрованих компаній-монополістів, що забезпечує рівноправний доступ усіх учасників ринку до його інфраструктури.

Цільові заходи

Цільові заходи з реформування НАК “Нафтогаз України” та ДК “Укртрансгаз” наведені в таблиці “Реформування українського газового сектору: цільові заходи”.

Реформування українського газового сектору: цільові заходи	
Головні складові:	
<ul style="list-style-type: none"> ❖ розробка та реалізація комплексної програми реструктуризації газової промисловості України, включаючи поступову приватизацію галузі та законодавче забезпечення цього процесу (протягом двох-трьох років); ❖ здійснення реструктуризації НАК “Нафтогаз України”; ❖ забезпечення незалежності регулюючого органу в енергетичній сфері — НКРЕ України. 	
Складові реформування НАК “Нафтогаз України”:	Складові реформування ДК “Укртрансгаз”:
<ul style="list-style-type: none"> ❖ внесення відповідних змін до чинного законодавства згідно з потребами реформування газового сектору та вимогами адаптації нормативно-правової бази до норм і стандартів ЄС; ❖ створення дієвих механізмів лібералізації цін і транспортних тарифів на газ (для внутрішніх споживачів) для належного врахування всіх складових витрат (собівартість видобутку газу, вартість транспортування, розподіл і зберігання газу в ПСГ, норма прибутку); ❖ розв’язання проблем соціального захисту населення шляхом впровадження адресної соціальної допомоги, створення інфраструктурної мережі для працевлаштування звільнених і системи їх соціальної адаптації та професійної перепідготовки; ❖ повне юридичне та економічне відокремлення функцій видобутку, транспорту, розподілу та продажу газу (створення юридично та фінансово незалежних компаній), у т.ч. виокремлення (фінансове та юридичне) газотранзитного підприємства ДК “Укртрансгаз” зі складу НАК “Нафтогаз України”; ❖ остаточне вирішення питання сплати боргів ВАТ “Газпром” за спожитий російський газ; ❖ підписання довгострокових договорів на постачання газу для України; ❖ розробка та поступова реалізація проектів диверсифікації джерел поставок газу до України; ❖ підготовка до лібералізації газового ринку відповідно до газових Директив ЄС; ❖ здійснення реальної приватизації регіональних газорозподільних мереж (компаній) шляхом приватизації газопроводів. 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ виокремлення компанії зі складу НАК як самостійного суб’єкту з власними активами, виробничою базою, організаційною структурою, функціями та повноваженнями; ❖ проведення аудиту фінансових потоків, оцінки стану та вартості основних фондів ГТС; ❖ розробка плану невідкладних заходів з підтримання ГТС у робочому стані та її надійного функціонування (технічне обслуговування, ремонт трубопроводів, обладнання, об’єктів інфраструктури); ❖ впровадження ефективного менеджменту та формування стратегії і політики бізнесу компанії; ❖ капіталізація компанії (забезпечення доступу до внутрішніх і зовнішніх інвестиційних ресурсів, здійснення ефективної кредитної політики, внутрішньої фінансової політики компанії) в обсягах, необхідних для реалізації поточних планів і стратегії розвитку; ❖ розробка детального ТЕО усіх можливих напрямів і проектів забезпечення та підвищення ефективності ГТС; вибір найбільш економічно доцільного напрямку з урахуванням інтересів України; ❖ створення сприятливих умов для залучення ефективних інвесторів у сектор транзитного транспорту газу територією України, зокрема: <ul style="list-style-type: none"> ■ розробка та законодавче закріплення стабільних, чітких і прозорих умов входження інвесторів до відповідних проектів; ■ визначення меж максимально можливих внутрішніх цін і транспортних тарифів на газ, а також транзитних тарифів; ■ визначення активів, що ввійдуть до проекту; ■ визначення тендерних вимог (у т.ч. напрямів вкладання інвестиційних коштів) і прав інвесторів; ■ призначення незалежного радника для оцінки пропозицій інвесторів.

До повного реформування НАК “Нафтогаз України” необхідно зберегти ГТС як централізований, керований державою майновий виробничий комплекс.

До речі, перебування підприємств ПЕК у державній власності само собою не суперечить ані засадам ринкової економіки, ані вимогам і стандартам ЄС (врізка “*Умови збереження державної власності у країнах ЄС*”). Проблема полягає у якості та ефективності державного управління.

Умови збереження державної власності у країнах ЄС

У країнах ЄС перебування підприємств у державній власності вважається виправданим у наступних випадках:

- ❖ якщо в рамках приватного сектору не можуть бути досягнуті умови макроекономічного оптимуму (насамперед, у випадках природних монополій), а також якщо йдеться про необхідність утримувати низькорентабельні або капіталомісткі, але потрібні для суспільства виробництва і підприємства, мало привабливі для приватного капіталу (інфраструктура, екологічні підприємства, окремі види наукомістких виробництв і т.ін.);
- ❖ якщо держава прагне контролювати галузі, які вона вважає важливими для економіки або оборони країни, особливо якщо виникає загроза переходу підприємств цієї галузі під повний контроль ТНК;
- ❖ якщо держава хоче мати в розпорядженні інструменти регулювання господарської, зокрема, інвестиційної діяльності або модернізації економіки через відповідні програми науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт;
- ❖ якщо необхідно забезпечити міжгалузевий перерозподіл ресурсів, а приватні суб’єкти господарської діяльності не в змозі це зробити;
- ❖ якщо потрібне проведення цілеспрямованої регіональної політики, пов’язаної з освоєнням нових територій і розвитком відсталіх регіонів, створення там нових виробництв, об’єктів інфраструктури та додаткових робочих місць¹.

Водночас, на стадії підготовки реформування лише держава може і повинна закладати його базис — як нинішній власник об’єкту, як законодавець, як соціальна структура, відповідальна за національну безпеку, ціноутворення в національній економіці та захищеність громадян. Лише держава зацікавлена у розв’язанні комплексу соціально-економічних проблем, а не окремих підсекторів економіки, що можуть зробити приватні інвестори. Обов’язковою вимогою, що поширюється на всі стадії реформування, є збереження ГТС України як цілісного майнового комплексу.

2.2 ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ НАПРЯМІВ, ШЛЯХІВ І ФОРМ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ГТС УКРАЇНИ

Для аналізу (як власне і для реформування ГТС) насамперед слід визначитися з відповіддю на питання про можливість і доцільність реформування винятково власними силами держави, чи залучення до цього процесу третіх осіб (стратегічних інвесторів). Лише після цього можна обґрунтовано розглядати економічні моделі та організаційні форми зазначеного залучення.

Серед найбільш поширених у світовій практиці заходів реформування та підвищення ефективності

національних ГТС є наступні: приватизація ГТС; передача ГТС у концесію; передача ГТС в управління (як правило, за умови здійснення реформування власними силами); будівництво нових газопроводів (як правило, за умови браку потужностей діючої ГТС та реальної перспективи збільшення обсягів газопотоків)².

Реформування ГТС власними силами

Якщо виходити з високої прибутковості транзитного транспорту газу, його частки у наповненні Державного бюджету та значення для статусу України як держави-транзитера, то здійснення проекту реформування та підвищення ефективності роботи ГТС власними силами видається найбільш доцільним. Однак, існують принаймні три обставини, що не дозволяють зробити такий однозначний висновок.

Перша — брак вільних коштів для модернізації ГТС. Державний бюджет переобтяжений внутрішніми та зовнішніми боргами і зобов’язаннями, а транзитний транспорт газу — податковим тиском, що, у свою чергу, є наслідком надвисокого соціального навантаження на підгалузь. Зовнішній борг України зараз становить близько \$12,1 млрд., на обслуговування якого у 2003р. витрачено понад \$2,2 млрд.³ Водночас, сплати до Державного бюджету НАК “Нафтогаз України” у 2003р. склала близько \$1 млрд., але знизити обсяг нарахунків держава не в змозі, оскільки цими коштами оплачуються пільги, субсидії, соціальна допомога населенню.

Тим часом, на повну модернізацію та реконструкцію ГТС, за різними оцінками, потрібно \$4-5 млрд. Таких коштів ні Державний бюджет, ні НАК “Нафтогаз України” не мають.

Друга — загалом несприятливий інвестиційний клімат в Україні, що підвищує ризик кредитування та, відповідно, обсяг кредитних ставок. Кредитні рейтинги України є невисокими та не виходять із “спекулятивної зони”; лише в лютому 2004р. вона була вилучена із “чорного” списку Групи з розробки фінансових заходів боротьби з відмиванням грошей (FATF). Практика свідчить, що можливість залучення



¹ Балацкий Е. Государственный сектор в системе международного регулирования. — http://www.ptpu.ru/issues/1_01/11_1_01.htm.

² Серед інших заходів можна назвати надання національній компанії міжнародних операторських функцій та/або функцій оператора поставок газу з правом купівлі-продажу на кордонах (за умови згоди партнерів — постачальників і споживачів). Проте, вони не розглядалися на російсько-українських переговорах про створення газотранспортного консорціуму. Такі форми співробітництва є неприйнятними для ВАТ “Газпром”, оскільки, по-перше, не відповідають його стратегії (досягнення безпосереднього виходу на споживача); по-друге, передбачають розподіл прибутків між учасниками співробітництва.

³ Про результати перевірки витрат Державного бюджету України на обслуговування і погашення державного боргу та на його управління у 2002 році / Підготовлено департаментом контролю державного боргу та діяльності банківських установ і затверджено постановою Колегії Рахункової палати №9-1 від 7 травня 2003р. — Рахункова палата України, Київ, 2003, випуск 15.



кредитів існує, однак їх масштаби не відповідають потребам проекту, а висока вартість не стимулює значні фінансові запозичення⁴. Так, протягом 2002–2003рр. НАК “Нафтогаз України” отримав два кредити від банку *West LB AG* (Німеччина) загальним обсягом \$75 млн. — за річної потреби на цілі модернізації ГТС \$300–500 млн.

Третя — неефективність державного управління. В Україні держава загалом не є ефективним власником підприємств, про що свідчить, зокрема, низький рівень дивідендів на державні корпоративні права⁵.

Водночас, за наявності такого прагнення, держава могла б забезпечити реформування ГТС власними силами, знайти можливості для зниження податкового тиску або залучення кредитних коштів. Проте це, *по-перше*, не компенсувало б неефективності державного управління; *по-друге*, залучення зовнішнього інвестора до такого крупного проекту теж має певні переваги (наприклад, перерозподіл ризиків).

Переваги реформування ГТС власними силами: збереження контролю держави над тарифною і ціновою політикою; надходження до Державного бюджету значних коштів; збереження робочих місць; можливість виконання соціальних зобов’язань держави.

Недоліки реформування ГТС власними силами: концентрація ризиків; імовірність консервування в газотранспортному секторі ситуації, що не відповідає засадам ринкової економіки.

Отже, реформування ГТС власними силами забезпечує збереження усієї повноти контролю над нею, але водночас зумовлює і неможливість розподілу ризиків, не стимулює до реформування підгалузі відповідно до ринкових засад. Залучення до реформування ГТС зовнішнього інвестора дозволяє усунути ці недоліки, прискорити реформування підгалузі. Водночас, за будь-яких форм співробітництва із зовнішнім інвестором доцільно контроль над ГТС залишати за національним власником.

Приватизація

Приватизація є оплатним відчуженням (продажем) державного та/або комунального майна у власність юридичних осіб та громадян. *Мета держави-власника підприємства* при цьому — отримання значних грошових надходжень та покращання економічних показників підприємства. Термін приватизації — безстроковий.

Приватизація стратегічних об’єктів енергетики є апробованим у світі заходом підвищення ефективності роботи підприємств ПЕК. Вона стала головним напрямом реформування газотранспортних секторів у країнах-кандидатах на вступ до ЄС і довела свою ефективність, зокрема, у Словаччині та Чехії (врзка “*Досвід приватизації ГТС Словаччини*”)⁶.

Досвід приватизації ГТС Словаччини

Процес приватизації

- ❖ Вересень 1999р. — Парламент ухвалив рішення (Доповнення до Акту про велику приватизацію), згідно з яким приватизації підлягають до 49% акцій компанії *Slovensky Plynarensky Priemysel (SPP)*. З огляду на стратегічне значення компанії, держава має володіти 51% її акцій — як постійною часткою.
- ❖ Травень 2000р. — Уряд прийняв рішення, що приватизації підлягають до 49% *SPP*. Міністр економіки має підготувати рамкову концепцію для обговорення в Уряді.
- ❖ Липень 2000р. — Уряд ухвалив рамкову концепцію і доручив міністру представити її в Парламенті.
- ❖ Квітень 2001р. — Уряд затвердив проект рішення про приватизацію, згідно з яким *SPP* перетворюється на державну акціонерну компанію.
- ❖ Червень 2001р. — Уряд вирішив, що 49% акцій *SPP*, які підлягають приватизації, мають перейти у власність стратегічному інвестору шляхом прямого продажу після проведеного за міжнародною процедурою тендеру.
- ❖ Березень 2002р. — Уряд затвердив прямий продаж 49% акцій *SPP* компаніям *Gaz de France* і *Ruhrgas AG*, кожна з яким отримувє частку, розміром 24,5% акцій.

Умови приватизації

- ❖ Закон дозволяє продаж до 49% акцій компанії *SPP* шляхом прямого продажу стратегічному інвестору (чи консорціуму інвесторів). Це якнайкраще забезпечить можливості для майбутнього розвитку діяльності *SPP* у Словаччині та за кордоном, а також найбільшою мірою гарантуватиме прибутки компанії в довгостроковій перспективі та забезпечить відповідний рівень інвестицій.
- ❖ Здійснення приватизації в ухвалені строки. *SPP* зберігає свою інтегровану структуру. Було вирішено, що *SPP* залишиться незалежною компанією з добре відомою назвою (брендом).
- ❖ Реорганізація компанії обмежується запровадженням окремого обліку різних видів діяльності та прозорості звітів про діяльність, що передбачає директива ЄС.
- ❖ Вибір форми продажу. Уряд з трьох альтернатив (первинний продаж на відкритому ринку, прямий продаж, поєднання двох способів) вибрав продаж 49% акцій у формі прямого продажу одному підприємству чи консорціуму після проведеного тендеру.
- ❖ Міжнародна процедура тендеру. Було оголошено міжнародний тендер. Компанія виконала такі завдання і заходи:
 - попередня презентація компанії;
 - стратегічний аналіз регулюючих рамок;
 - запровадження окремого обліку різних видів діяльності;
 - фінансове моделювання;
 - підготовка інформаційного меморандуму;
 - формування пакету даних;
 - підготовка презентації керівництвом компанії;
 - складання списків потенційних інвесторів і вибір інвесторів;
 - підготовка юридичної документації для продажу.

Структура власності, структура контролю

Фонд національної власності володіє приблизно 51% акцій *SPP*, *Gaz de France* і *Ruhrgas AG* — приблизно по 24,5% кожен. Корпоративне управління головним чином обумовлене в Угоді акціонерів у статтях про Асоціацію *SPP*. Інвестори (*Gaz de France* і *Ruhrgas AG*) мають право пропонувати і затверджувати чотирьох із семи членів головного органу прийняття рішень — Ради директорів. Оскільки Рада переважно більшість рішень приймає простою більшістю голосів, а *Gaz de France* і *Ruhrgas AG* домовилися діяти спільно, — вони контролюють стратегічне управління *SPP*.

⁴ Див.: <http://www.naftogaz.com/ukr/PC/releases-162>.

⁵ За результатами 2003р., акціонерними товариствами, у статутних фондах яких є державний пакет акцій, нараховано дивідендів на державні корпоративні права в сумі 333 млн. грн. Фактично, станом на 1 січня 2004р., до Державного бюджету надійшли дивіденди в сумі 224,4 млн. грн., з них від підприємств ПЕК — 6,4 млн. грн. При цьому, НАК “Нафтогаз України” не перерахувала до бюджету дивіденди в сумі 102 млн. грн. Див.: <http://www.for-ua.com/news/2004/02/12/120555.html>.

⁶ Докладно див.: Саприкін В. Майбутнє газотранспортної системи України: орендувати не можна приватизувати. Уроки Казахстану. — Дзеркало тижня, 18 листопада 2000р., с.1. 6; Саприкін В. Досвід країн Центральної та Східної Європи. — Дзеркало тижня, 2 грудня 2001р., с.1, 8; Саприкін В. Усі не готові, крім коми. — Дзеркало тижня, 23 грудня 2001р., с.9.



Україна також має певний позитивний досвід приватизації та відповідну досить розвинуту нормативно-правову базу; надходили і конкретні пропозиції стосовно приватизації української ГТС за участю зарубіжних інвесторів (врізка “Пропозиція ЄБРР про приватизацію ГТС України”).

Чинне українське законодавство забороняє приватизацію ГТС (Закон України “Про трубопровідний транспорт”, стаття 7; Закон України “Про приватизацію державного майна”, стаття 5; та ряд інших законів, що прямо чи опосередковано торкаються питань виняткового права державної власності на магістральні газопроводи та ПСГ). Відповідно, не встановлені, наприклад, параметри участі у приватизації іноземних юридичних осіб і громадян, не визначаються межі, за якими українська сторона може втратити контроль над ГТС.

Тим часом, саме ці питання є головними і, як правило, вноормуються таким чином, щоб забезпечити національного власника стратегічно важливого об’єкта від втрати контролю над ним. Так, Закон РФ “Про газозабезпечення в Російській Федерації” (1999р.) передбачає, що “при купівлі-продажу акцій організації-власника Єдиної системи газопостачання, а також при проведенні інших операцій, пов’язаних із зміною власника вказаних акцій, частка іноземних громадян або організацій не повинна перевищувати 20% загальної кількості звичайних акцій”. Також зазначається: “При проведенні конкретних операцій частка акцій організації-власника Єдиної системи газопостачання, які належать державі і можуть бути реалізовані іноземним громадянам або організаціям, визначається Урядом РФ. У всіх випадках, у т.ч. у випадках повторних емісій акцій, не менше 35% загальної кількості звичайних акцій організації-власника Єдиної системи газопостачання знаходиться у власності Російської Федерації”.

До того ж, згідно з Господарським кодексом України, приватизація державних підприємств “здійснюється не інакше як на виконання Державної програми приватизації, що визначає цілі, пріоритети та умови приватизації, і в порядку, встановленому законом” (стаття 144). Державна програма приватизації не містить об’єктів ГТС у своєму переліку.

Значною мірою вирішення питання приватизації/неприватизації залежить від оцінки ГТС. Міжнародні оцінки трубопровідної системи України коливаються в межах \$13-14 млрд. без урахування доходів від її використання⁷. Отже, вартість пакетів акцій за умови приватизації української ГТС на засадах світової практики (продаж пакетів акцій за ринковою вартістю та на конкурсних засадах) буде дуже високою. Це зумовлює високу ймовірність сплати за акції кількома внесками та створення для приватизації української ГТС консорціуму компаній⁸.

Недоліки приватизації: зменшення надходжень від ГТС до Державного бюджету; складність оцінки повної вартості ГТС; значні зміни законодавства.

Переваги приватизації: отримання крупних одно-разових надходжень до Державного бюджету (що, за умови їх ефективного використання, сприятиме розвитку інших галузей економіки) та постійних доходів у формі

Пропозиція ЄБРР про приватизацію ГТС України

Пропозиція приватизації ГТС України вперше офіційно надійшла від ЄБРР у 1996р.

На думку експертів ЄБРР, приватизація зумовить наступні позитивні зміни:

- ❖ скорочення чистих витрат на задоволення власних потреб;
- ❖ отримання ГТС готівкових платежів, що відповідатимуть реальній вартості газотранспортних послуг;
- ❖ підвищення ефективності роботи та прозорості управління ГТС, а отже: підвищення її рентабельності, технічної надійності, рівня екологічної безпеки; збільшення притоку коштів; покращання фізичного стану.

Пропозиції ЄБРР передувало дослідження “Оцінка вартості газотранспортного майна в Україні”, проведене консорціумом консалтингових компаній (який очолювала фірма *Arthur D. Little*) і профінансоване ЄБРР. Крім того, були проведені переговори з Росією, фінансовими установами Німеччини та міжнародними газовими компаніями.

ЄБРР розробив для Президента та Уряду України проект під назвою “Газовий сектор. Реструктуризація-приватизація-рефінансування”. Пропозицію було передано до АТ “Укргазпром” у квітні 1995р.

Головні положення пропозиції ЄБРР:

- ❖ приватизація щонайменше 60% ГТС в обмін на готівкові кошти (частково), які нададуть ЄБРР та інші державні і приватні фінансові установи, та взаємне покриття боргів (обмін боргів Росії та Туркменістану на акції з попереднім викупом ЄБРР українських боргів у Росії та Туркменістану);
- ❖ контрольного пакету акцій не повинна мати жодна сторона;
- ❖ найбільший акціонер — Україна, потім — Росія, європейські газові компанії та ЄБРР;
- ❖ надалі створюється можливість купівлі громадянами акцій компанії за гривні та іноземну валюту.

Профільні міністерства та відомства України відмовилися від пропозиції ЄБРР.

корпоративних податків; забезпечення високої якості управління з боку стратегічного інвестора з довгостроковими намірами за рахунок ринкових стимулів до ефективного утримання, модернізації та розширення ГТС.

Отже, приватизація ГТС України може принести їй значну вигоду. Але — лише за умови здійснення її за міжнародними стандартами та адекватною оцінкою вартості. Приватизація потребує значних змін і доповнень до чинної нормативно-правової бази (законів, підзаконних актів), а також прийняття спеціального Закону України “Про особливості приватизації газотранспортної системи України”. Закон має чітко визначити засади приватизації ГТС (зокрема, конкурсність, прозорість) та передбачити норми, що забезпечували б національного власника стратегічно важливого об’єкту від втрати контролю над ним.

Концесія

Концесія — довгострокова оренда, до якої передається об’єкт державної власності. Передача об’єктів у концесію не зумовлює перехід права власності на цей об’єкт до концесіонера. Концесіонеру належить право власності на прибуток, отриманий від управління (експлуатації) об’єкта концесії, а також на продукцію, отриману в результаті виконання умов концесійного договору. Власник (держава) отримує обумовлену в концесійному договорі винагороду у формі фіксованих або відносних (наприклад, відсоток з обороту) платежів.

⁷ Водночас, згідно з бухгалтерським балансом ДК “Укртрансгаз”, її основні засоби становлять 8,2 млрд. грн. (близько \$1,5 млрд.).

⁸ Консорціум — тимчасове об’єднання кількох суб’єктів підприємницької діяльності для виконання, як правило, крупномасштабних проектів, що вимагають об’єднання капіталів та/або зусиль різнопрофільних організацій. За правовим статусом консорціум відповідає простому товариству.



У разі невиконання концесіонером його зобов'язань, держава може достроково припинити дію договору. Якщо після завершення терміну концесії підприємство приватизується, то, як правило, колишній концесіонер має перевагу при купівлі акцій, що обумовлюється законодавством або концесійним договором. Затверджені умови концесійного договору протягом терміну його дії не змінюються.

Мета держави-власника при передачі підприємства в концесію — покращання економічних показників його роботи завдяки впровадженню ефективного менеджменту та отриманню грошових надходжень від концесіонера.

Україна у 2000р. отримувала пропозицію стосовно передачі її ГТС у концесію спільному російсько-українському підприємству, але ця пропозиція не розглядалася (врізка “Пропозиція Росії про передачу ГТС України в концесію”⁹).

Пропозиція Росії про передачу ГТС України в концесію

У 2000р. Росія подала пропозицію про передачу в концесію на 25 років головних газопроводів української ГТС (“Союз”, “Прогрес”, Долина — Ужгород та ін.) і двох ПСГ (Богородчанське та Більче-Волицьке) разом з підвідними газопроводами.

Концесіонером мало стати спільне підприємство, в якому частка ВАТ “Газпром” складала б 51%. Головний аргумент на користь концесії зводився до необхідності сплати Росії боргів України за спожитий газ та припинення відбору незаконного газу. (На сьогодні питання відбору незаконного газу зняте з порядку денного).

Пропозиція Росії була сприйнята в Україні як несвоєчасна і невідповідна борговим зобов'язанням України.

Теоретично передача ГТС у концесію виглядає досить привабливою. Насамперед, з точки зору інвестора, якому, поза сумнівом, вигідніше працювати на засадах концесії, а не договору про менеджмент — через, зокрема, різницю у строках та умовах припинення відповідних договорів.

Водночас, ефективне використання, модернізацію та розвиток об'єкта, що передається у концесію, гарантують конкурсний відбір концесіонера та професійно виписаний концесійний договір. Між тим, Україна не має належної нормативно-правової бази і значимого досвіду проведення відповідних конкурсів та укладання концесійних договорів.

Рамковий Закон України “Про концесії” регламентує лише головні умови концесійного договору та визначає основні терміни. Господарський кодекс України (стаття 408) встановлює досить широкі часові межі дії концесії — 10-50 років, не деталізуючи їх залежно від об'єкту.

Проте концесійний договір не може бути однаковим, наприклад, для експлуатації ГТС і надання надр у користування. Особливості концесійних договорів, у т.ч. їх терміни, методики розрахунку концесійної плати, податки тощо, мають бути виписані в галузевих законах (комунікаційних, інфраструктурних, гірничих, лісних, водних, шляхових, комунальних та ін.).

Таких законів сьогодні в Україні немає. Більше того, чинне концесійне законодавство містить перелік об'єктів, що можуть бути передані в концесію, але серед них немає об'єктів ГТС¹⁰.

Україна не має практики реалізації крупних концесійних проектів і відповідно — досвіду підготовки концесійних договорів¹¹. У концесійному договорі держава виступає у подвійному статусі: сторони, яка домовляється, та гаранта виконання договору. Внаслідок відсутності досвіду, реалізація функцій сторони, яка домовляється, є для української держави досить складним завданням. Функції гаранта також складно виконувати повною мірою через неефективну роботу державних органів та значний рівень їх корумпованості.

За цих умов, починати оформлення концесії у нафтогазовій сфері з найбільш дорогого та прибуткового підприємства, яким є ДК “Укртрансгаз”, недоцільно та небезпечно через високу ймовірність прийняття економічно збиткових рішень.

Ступінь ризику істотно підвищується, якщо йдеться про концесію за участю лише російської сторони, — оскільки, *по-перше*, Росія, як і Україна, не має ані розвинутого концесійного законодавства, ані досвіду реалізації значимих концесійних проектів. *По-друге*, інтереси Росії і України у використанні української ГТС об'єктивно є суперечливими (як постачальника і транзитера), але Росія має додаткові важелі тиску на українську сторону (зокрема, боргові зобов'язання України, відсутність у неї прямих договорів на імпорт/експорт газу в достатніх обсягах тощо) — за таких умов відстоювати свої інтереси російській стороні легше, ніж Україні.

Переваги концесії: концесія не є зміною власника (державою залишається власником та отримує свою власність після завершення строку дії концесії) і у випадку порушення концесіонером концесійного договору (інвестиційних та інших умов) останній може бути припиненим (цей напрям може бути політично більш прийнятним, з точки зору проходження змін до законодавства через Верховну Раду України); концесіонер бере на себе інвестиційні ризики; Державний бюджет отримує стабільний довгостроковий дохід, що забезпечує можливість перспективного довгострокового планування; після завершення (або під час дії концесії) держава може прийняти рішення про приватизацію після підвищення вартості ГТС внаслідок ефективного роботи та управління концесіонером; передача до концесії потребує дещо менших, порівняно з приватизацією, змін законодавства.

Недоліки концесії: високий ризик укладення концесійного договору, що не повною мірою відповідатиме інтересам української сторони; незначні, порівняно з приватизаційними, початкові надходження коштів; фактична втрата контролю над тарифною політикою, високий ризик зменшення транзитних тарифів і, навпаки — підвищення тарифів на внутрішнє транспортування газу.

⁹ Див.: http://zluka.isr.lviv.ua/files/smi_08/smi_08_7.htm.

¹⁰ Відсутнє концесійне законодавство і в Росії, де відповідний базовий закон не прийнятий через серйозні розбіжності у його баченні в Державній Думі (крім того, головна спрямованість російського законопроекту — освоєння надр, а не експлуатація ГТС).

¹¹ У 2003р. підписаний перший крупний концесійний договір — на будівництво автотраси Львів — Краковець, тендер на який виграв український консорціум “Концесійні транспортні магістралі” (“Трансмагістраль”). Реалізація проекту почнеться у 2004р. Протяжність траси 83,4 км, загальна вартість будівництва — 457 млн. грн., з яких 276 млн. грн. (60%) — кошти консорціуму, 181 млн. грн. (40%) — Державного бюджету України. Див.: <http://www.elvisti.com/2002/01/30/transport.shtml>.



Отже, передача ГТС у концесію може бути здійсненою і принести Україні певні вигоди. Водночас, вона потребує особливо детального правового оформлення. Необхідні значні зміни і доповнення до чинної нормативно-правової бази. При цьому, можливий концесійний договір повинен мати спеціальний механізм, що буде враховувати, *по-перше*, підвищення внутрішніх тарифів до рівня, порівнянного з міжнародними; *по-друге*, поступове підвищення цін на енергоносії (внаслідок вичерпності запасів як газу, так і нафти, від цін на яку залежить ціноутворення на газ), а отже — тарифів на транзитне транспортування.

Передача в управління

Передача в управління (договір менеджменту) передбачає нетривалий термін (як правило, три-п'ять років) та обмеження функцій компанії, якій передається право на управління підприємством.

Мета держави-власника підприємства при передачі його в управління — покращання економічних показників роботи за рахунок кращого менеджменту.

Світова практика (в т.ч. у країнах СНД) передачі в управління пакетів акцій підприємств як короткостроковий захід з підвищення ефективності управління є досить поширеною і переважно позитивною. Проте передача підприємств в управління іноземним компаніям, як правило, не здійснюється.

Досвід передачі в зовнішнє управління енергетичних підприємств

Грузія. Державна енергосистема Грузії передана в управління компанії *ESBI* (Ірландія) терміном на п'ять років. Поки що складно проаналізувати ефективність цього заходу, оскільки енергосистема Грузії загалом працює досить нестабільно внаслідок терористичних актів та переривань експортних поставок до країни¹².

Казахстан. У 1997р. 87% акцій Павлодарського нафтопереробного заводу (НПЗ) були передані Урядом Казахстану в управління компанії *CCL Oil Ltd*. Згідно з відповідним договором, компанія зобов'язалася довести обігові кошти НПЗ до \$50 млн., сплатити державі \$1,5 млн. бонусу, погасити 4,12 млрд. тенге (\$54,6 млн.) заборгованості підприємства. У середині 2000р. рішенням міського суду Астани інвестор був відсторонений від управління підприємством. На думку казахстанської сторони, рішення суду вмотивоване неефективною роботою підприємства під управлінням компанії *CCL Oil Ltd*. Після передачі в управління, НПЗ два роки працював на 9% потужності, надалі — простоював.

У результаті конфлікту, компанія *CCL Oil Ltd*. подала позов на Уряд Казахстану до Арбітражного інституту торговельно-промислової палати Стокгольму, стверджуючи, що Казахстан повинен повернути їй кошти, які вона інвестувала в НПЗ у період управління. За словами президента *CCL Oil Ltd*. О.Криничанського, сума позову складає \$72 млн. Сума інвестицій підтверджена аудитором¹³.

В Україні передача корпоративних прав держави в управління здійснюється переважно згідно з Господарським кодексом України, а також актами Кабінету Міністрів та Фонду державного майна України. Управління корпоративними правами держави здійснюється із залученням уповноваженої особи. Проте Кодекс нечітко встановлює коло цих осіб: “Уповноваженою особою може бути громадянин або юридична особа, що визначена за результатами конкурсу, з якою відповідний центральний орган виконавчої влади укладає договір доручення з управління корпоративними правами держави” (стаття 170). Закон прямо не передбачає участі іноземних інвесторів (компаній) у такому управлінні (отже, не забороняє), як наприклад, це прямо сказано про концесії. Визначення уповноваженої особи на виконання функцій з управління корпоративними правами держави здійснюється на конкурсній основі, порядок проведення конкурсу встановлюється Кабінетом Міністрів України¹⁴. Проте нормативні акти Кабінету Міністрів не деталізують економічні вимоги до претендентів, не фіксують чітко терміни управління і загалом — не відповідають складності питань передачі в управління таких комплексних об'єктів, якими є ГТС.

Існує практика передачі різних підприємств, у т.ч. енергетичних, міністерствам, відомствам, обласним державним адміністраціям, фізичним і юридичним особам¹⁵. Вона довела не лише невисокий рівень ефективності управління підприємствами, а й неспроможність цього інституту загалом. 20 січня 2003р. Президент України доручив прем'єр-міністру України невідкладно скасувати рішення Кабінету Міністрів, що стосуються передачі державних корпоративних прав в управління міністерствам, відомствам, місцевим органам виконавчої влади, юридичним і фізичним особам, і сконцентрувати управління всіма державними корпоративними правами винятково в руках Фонду державного майна України¹⁶.

Прикладів передачі стратегічних об'єктів ПЕК в управління іноземному інвестору українська практика не має.

Таким чином, враховуючи відсутність позитивного міжнародного досвіду, недосконалість чинного українського законодавства у сфері передачі в управління підприємств стратегічного характеру, короткий термін, на який підприємство передається в управління (що не задовольнить стратегічного інвестора), можна зробити висновок про те, що цей напрям підвищення ефективності роботи ГТС не є доцільним — ні для держави, ні для довгострокового інвестора.

¹² Див.: <http://www.eprussia.ru/epr/info/sklad/029/world.htm>.

¹³ Див.: <http://www.gazeta.kz/art.asp?aid=38331>.

¹⁴ Постанова Кабінету Міністрів України “Про управління корпоративними правами держави” №791 від 15 травня 2000р.

¹⁵ Розпорядження Кабінету Міністрів України (КМУ) “Про передачу функцій з управління пакетом акцій ВАТ “Побузький феронікелевий завод”, що належить державі, Кіровоградській облдержадміністрації” № 420 від 12 жовтня 2000р. (втратило чинність на підставі Постанови КМУ №301 від 7 березня 2003р.); Постанова КМУ “Про передачу Сумській обласній державній адміністрації повноважень з управління державними корпоративними правами відкритого акціонерного товариства “Сумхімпром” №1601 від 26 жовтня 2000р. (втратила чинність на підставі Постанови КМУ №301 від 7 березня 2003р.); Розпорядження КМУ “Про передачу функцій з управління пакетом акцій ВАТ “Галичина”, що належить державі, Львівській облдержадміністрації” №108 від 26 березня 2001р. (втратило чинність на підставі Розпорядження КМУ №274 від 30 травня 2002р.); Розпорядження КМУ “Про передачу функцій з управління пакетом акцій ВАТ “Рівнеазот”, що належить державі, Рівненській облдержадміністрації” №441 від 21 вересня 2001р. (втратило чинність на підставі Постанови КМУ №818 від 2 червня 2003р.).

¹⁶ Див.: <http://www.atlanta.com.ua/news/20030128113049.shtml>.

Будівництво нового газопроводу

Внесення будівництва нового газопроводу до переліку шляхів забезпечення ефективності ГТС України є досить умовним, оскільки таке будівництво не вирішує проблем діючої ГТС і є, фактично, паралельним заходом.

Як відомо, Україна запропонувала проект будівництва газопроводу Ужгород — Новопсков (Україна) — Александров Гай (на кордоні Росії та Казахстану) як перший етап інвестиційної діяльності ТОВ “Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України”¹⁷ (врізка “Газопровід Ужгород — Новопсков — Александров Гай”).

Газопровід Ужгород — Новопсков — Александров Гай

Протяжність — 1500 км; пропускна спроможність до 30 млрд. м³ на рік; попередня вартість \$2,2 млрд.

26 серпня 2003р. Радою засновників ТОВ “Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України” ухвалене рішення про будівництво ділянки названого газопроводу Новопсков — Ужгород.



Будівництво та введення в експлуатацію ділянки Богородчани — Ужгород вже на першому етапі існування консорціуму забезпечить часткове завантаження існуючих магістральних газопроводів Івацєвичі — Долина та Торжок — Долина, що практично не експлуатуються після реалізації проекту Ямал — Європа територією Білорусі та Польщі.

Переваги будівництва нового газопроводу: розвиток газотранспортної системи; перспектива збільшення обсягів транзиту газу територією України та, відповідно, надходжень до Державного бюджету у вигляді корпоративних платежів; створення нових робочих місць; завантаження вітчизняних підприємств, що виробляють відповідне обладнання.

Недоліки будівництва нового газопроводу: газопровід Ужгород — Новопсков — Александров Гай може спричинити конкуренцію діючій ГТС за фактичної монополії постачальника газу, що надає йому можливість диктувати умови транзитних тарифів; значний ризик недовикористання потужностей діючої ГТС: вона вже зараз має резерв пропускної спроможності обсягом понад 30 млрд. м³ на рік і цілком здатна забезпечити транзит обсягів газу, відповідних зростанню потреб у ньому європейських споживачів; висока вартість, порівняно з коштами, необхідними для модернізації і розширення діючої ГТС.

Отже, будівництво нового газопроводу має як позитивні, так і негативні аспекти. Проте з урахуванням наслідків, які може спричинити новий газопровід для

діючої ГТС, можна стверджувати, що цей захід з підвищення ефективності газотранспортної системи України не є доцільним і своєчасним.

ВИСНОВКИ

Вибір найбільш прийнятної і вигідної для України напрямку підвищення ефективності ГТС є дуже складним і відповідальним завданням, що потребує проведення комплексного багатофакторного аналізу та детальних економічних розрахунків. Виконання цього завдання силами неурядового аналітичного центру, тим більше за відсутності необхідної інформації, в повному обсязі практично неможливе. За цих умов, реальним є проведення порівняльної експертної оцінки імовірних варіантів за визначеними критеріями. У таблиці “Порівняльна оцінка можливих напрямів підвищення ефективності транспортування природного газу територією України” представлені експертні оцінки Центру Разумкова п’яти можливих варіантів за 11 групами критеріїв. Перелік обраних критеріїв не претендує на повноту і вичерпність, його треба уточнювати, однак формалізація порівняльного аналізу, за напрямками і чинниками впливу на різні сфери життєдіяльності, безумовно, допоможе більш точно оцінити позитивні і негативні наслідки прийняття того чи іншого рішення на політичному рівні.

Результат оцінок свідчить, що майже кожен з розглянутих напрямів має певні переваги, і його реалізація може мати позитивні наслідки для газової галузі та окремих сфер соціально-економічної діяльності. Водночас, більш привабливим, порівняно з іншими, виглядає приватизаційний напрям реформування та підвищення ефективності ГТС України.

Приватизація ГТС, за оцінками, може мати позитивний вплив як на більшість аспектів роботи галузі, так і на загальноекономічні процеси, рівень безпеки газозабезпечення, інтеграцію як галузі, так і економіки загалом до європейського економічного простору. Негативно позначиться приватизація ГТС на соціальній сфері: зменшиться можливість за рахунок ГТС фінансувати пільги та субсидії для населення; передбачається, що приватизація не супроводжуватиметься створенням нових робочих місць, скоріше — звільненням працівників. Водночас, як зазначалося вище, процесу приватизації будь-якого об’єкту має передувати комплекс підготовчих заходів, спрямованих на превентивне вирішення проблем, пов’язаних з переходом підприємства (а тим більше, підгалузі) на ринкові засади діяльності. За умов цивілізованої, прозорої, підготовленої приватизації негативних соціальних наслідків можна уникнути.

Таким чином, пошук оптимального шляху реформування та підвищення ефективності ГТС України має передбачати уважний розгляд, вивчення і розрахунки кожного напрямку, заходу, кожної економічної моделі, в межах якої ГТС буде використовуватися ефективно. Головне, щоб цей пошук відбувався публічно і прозоро, із залученням експертів і фахівців. Адже йдеться про стратегічно важливий і високопробуктовий об’єкт. ■

¹⁷ Втім, чіткої офіційної інформації про об’єкт, на якому зосереджені інтереси ТОВ “Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України”, немає.

**ПОРІВНЯЛЬНА ОЦІНКА МОЖЛИВИХ НАПРЯМІВ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ
ТРАНСПОРТУВАННЯ ПРИРОДНОГО ГАЗУ ТЕРИТОРІЄЮ УКРАЇНИ,
за п'ятибальною шкалою**

Критерії оцінки	Оцінка впливу критерію залежно від напрямку підвищення ефективності роботи ГТС України*				
	Реформування власними силами	Приватизація	Концесія	Передача в управління	Будівництво нового газопроводу
Геополітичний (всього):	(12)	(13)	(9)	(8)	(5)
- підвищення геополітичного впливу України	5	4	3	3	2
- підвищення регіонального впливу України	5	4	3	2	3
- покращання політичної взаємодії України з ЄС	2	5	3	3	0
Геоелектричний (всього):	(14)	(23)	(15)	(11)	(6)
- прискорення економічної інтеграції України з ЄС	3	5	4	2	0
- підвищення ролі України у світовому розподілі праці	5	3	3	2	2
- інтеграція України з газовим ринком ЄС	3	5	4	4	0
- підвищення конкурентоспроможності України на зовнішніх ринках	3	5	4	3	2
- створення ТНК за участю України	0	5	0	0	2
Загальноекономічний (всього):	(26)	(39)	(31)	(22)	(17)
- надходження до Державного бюджету	5	4	3	2	3
- надходження інвестицій в економіку країни	1	5	4	2	3
- прискорення реформування ПЕК	5	5	4	3	1
- удосконалення фінансової практики та підвищення ефективності управління активами компанії	3	5	4	3	2
- вихід на якісно новий рівень корпоративного управління	3	5	4	4	2
- прозорість фінансових потоків та ціноутворення в галузі	3	5	4	3	1
- впорядкування внутрішніх нормативних актів	3	5	4	3	2
- ефективний вихід компанії на міжнародні фінансові ринки	3	5	4	2	3
Нормативно-правовий (всього):	(13)	(20)	(15)	(10)	(1)
- розширення правового поля	5	5	3	2	0
- адаптація українського законодавства до законодавства ЄС	3	5	4	2	0
- прийняття міжнародних стандартів	3	5	4	3	1
- позитивний вплив на процес Енергетичної Хартії	2	5	4	3	0
Галузевий, на рівні газової промисловості (всього):	(15)	(24)	(18)	(13)	(5)
- прискорення вирішення проблеми боргу за спожитий російський газ	2	5	3	2	2
- прискорення реформування галузі	5	4	3	2	0
- відкриття ринку	2	5	4	3	0
- підвищення конкуренції в галузі	3	5	4	3	1
- впровадження заходів з енергозбереження	3	5	4	3	2
Підприємницький, на рівні підприємства ДК "Укртрансгаз" (всього):	(16)	(31)	(25)	(17)	(10)
- власне модернізація та реабілітація ГТС	3	5	4	2	0
- розширення ГТС	2	3	3	2	4
- економія енергетичних і матеріальних ресурсів	3	5	4	3	1
- можливість послаблення податкового тиску	2	4	3	2	1
- продуктивність праці	2	5	4	3	2
- перехід на розрахунки винятково у валюті	2	5	4	3	1
- відкритий доступ до трубопроводів третіх сторін	2	4	3	2	1
Соціальний (всього):	(13)	(14)	(11)	(9)	(10)
- можливість фінансування пільг та субсидій	5	2	1	1	2
- створення нових робочих місць	2	2	2	2	4
- покращання умов роботи персоналу	3	5	4	3	2
- підвищення кваліфікації персоналу	3	5	4	3	2
Безпековий (всього):	(23)	(29)	(26)	(23)	(17)
- можливість диверсифікації джерел надходження газу	5	2	1	1	1
- виключення побудови обхідних газопроводів	0	3	3	3	4
- накопичення недоторканих запасів газу	5	4	3	2	1
- зниження рівня небезпеки виникнення надзвичайних ситуацій	4	5	5	4	3
- виробнича безпека	3	5	4	4	3
- покращання охорони об'єктів	3	5	5	5	3
- надійність та живучість системи	3	5	5	4	2
Управлінський (всього):	(19)	(38)	(32)	(24)	(19)
- підвищення рівня менеджменту	3	5	4	3	3
- відкритість та прозорість роботи	3	5	4	3	2
- спрощення диспетчеризації	2	5	4	3	3
- синхронізація роботи національних диспетчерських центрів шляхом створення Єдиного європейського диспетчерського центру	1	5	4	3	1
- обмеження державного втручання	2	5	4	3	2
- покращання управління стратегічними резервами	3	4	4	3	2
- розробка єдиного газового балансу	2	4	4	3	3
- покращання моніторингу та індикативного аналізу	3	5	4	3	3
Екологічний (всього):	(9)	(15)	(12)	(9)	(6)
- зменшення викидів метану	3	5	4	3	2
- зменшення розливів конденсату	3	5	4	3	2
- зменшення викидів продуктів згоряння	3	5	4	3	2
Науково-технічний (всього):	(3)	(10)	(8)	(6)	(3)
- впровадження новітніх технологій та обладнання	2	5	4	3	2
- впровадження Єдиної системи проектування, будівництва та управління трубопроводами за західними стандартами	1	5	4	3	1
Всього	163	256	202	151	99

* Використовується п'ятибальна система оцінки, де "1" — мінімальна оцінка, "5" — максимальна оцінка; "0" — відсутність впливу.

3. ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

ВИСНОВКИ

Попри складну ситуацію у газовому секторі, Україна має можливість, за умови проведення цілеспрямованої, прозорої та ефективної державної політики, не допустити зниження рівня власної енергетичної безпеки, досягнути результатів, які відповідали б її національним інтересам. Одним із пріоритетних стратегічних напрямів реалізації цього завдання є підвищення ефективності, виведення на нормативні потужності та забезпечення високої прибутковості української ГТС.

Аналіз міжнародного досвіду та тенденцій розвитку газових секторів країн Євразії дозволяє зробити наступні висновки.

Євразійський ринок газу, політика Росії

Ситуація, що склалася на євразійському газовому ринку, характерна тим, що предметом боротьби головних гравців є не енергоресурси, а газо-транспортні активи — магістральні трубопроводи, особливо ті, що здійснюють транзит газу до західноєвропейських споживачів. Це суперництво зумовлене бажаннями споживача (ЄС) поширити на сферу транспортування газу правила європейського ринку, а постачальника (Росії) — встановити монопольний контроль над ціновою і тарифною політикою, що, зрештою, і для першого, і для другого значною мірою визначає кінцеву ціну газу.

У цьому суперництві ЄС не вдалося отримати певних переваг: не був виведений на європейський ринок (як самостійний і конкурентний російському) середньоазіатський газ; не відбулося поширення на Росію ключових положень Договору до Енергетичної Хартії (ДЕХ); були припинені переговори з розробки та прийняття Транзитного протоколу до ДЕХ.

Водночас, ВАТ “Газпром” значно активізував і переорієнтував свою зовнішню стратегію. Разом з реалізацією проектів будівництва газопроводів до Європи на південному та північному напрямках, він не відкинув планів отримання контролю над українською ГТС. В умовах лібералізації газового ринку ЄС ВАТ “Газпром” пішов на певні поступки Євросоюзу, намагаючись компенсувати це прямим постачанням газу європейським споживачам шляхом створення у країнах-членах ЄС спільних підприємств із продажу газу, будівництва та купівлі газопроводів. Ціна газу за контрактами ВАТ “Газпром” з країнами-членами ЄС і ціни для споживачів з ЄС відрізняються більше ніж удвічі.

Росії за короткий термін вдалося відновити власні геополітичні позиції у Євразії. Більшість країн СНД,

в обмін на різні преференції, фактично передали Росії значні сегменти власних газових секторів. Шляхом підписання довгострокових контрактів Росії вдалося на довгий термін консолідувати на своєму напрямі надлишки видобутку газу в Туркменістані, Узбекистані та Казахстані.

Росія використовує стратегічне співробітництво з країнами СНД та “енергетичний тиск” на них для залучення цих країн до різного роду політичних та економічних союзів (ЄврАзЕС, СЕП). На сьогодні більшість країн СНД позбулися “енергетичного суверенітету” та погоджують будь-який крок у власній газовій промисловості з ВАТ “Газпром”.

Загалом, на євразійському газовому ринку можна виокремити три групи суб’єктів, інтереси яких є різними і мають бути враховані Україною для визначення власної енергетичної політики.

Перша група — експортери газу: Росія, Казахстан, Туркменістан та Узбекистан. Їх цілями є забезпечення максимально вигідних умов постачання власного газу на ринок Європи та вирішення внутрішніх економічних проблем за рахунок продажу газу на найбільш платоспроможному ринку.

Друга група — країни-конкуренти України з транзиту газу до Європи: Туреччина та Білорусь. Вони намагаються залучити газові потоки на власну територію та отримати кошти від транспортних послуг за транзит газу до європейського споживача.

Третя група — традиційні споживачі російського газу: країни-члени ЄС і країни-кандидати на вступ до ЄС (які, фактично, проводять єдину політику). Їх інтереси полягають у забезпеченні надійних поставок газу та створенні конкурентних умов між його виробниками з метою зниження цін. З боку окремих країн-членів ЄС, наприклад Великої Британії, не спостерігається будь-якої серйозної зацікавленості у формуванні газової політики в Євразії.

Серед інших держав слід відзначити **США**, інтерес яких обмежується переважно запобіганням поширенню впливу Росії на пострадянському просторі та комерційною підтримкою входження американських компаній на євразійський ринок.

Росія є найбільш впливовим учасником євразійського газового ринку. Вона володіє стратегічною ініціативою і багато в чому визначає ситуацію на ринку, зокрема, з питань створення Міжнародного газотранспортного консорціуму. Провідні держави ЄС — Італія, Німеччина, Франція — поки що вичікують, поки Росія та Україна домовляться та запропонують їм правила гри.

На сьогодні, ситуація на євразійському ринку складається на користь України, що викликано підвищеним інтересом до її ГТС. Для реалізації сприятливих можливостей Україна має здійснювати виважену, всебічно обґрунтовану, наступальну політику.

Газотранспортний сектор України

Технічний стан ГТС України є задовільним і, у принципі, дозволяє завантажити систему до проектної потужності — зараз завантаження системи не перевищує 75%. Основні фонди ГТС потребують відновлення ресурсу (близько 21% трубопровідної системи) та модернізації. За умови ефективної амортизаційної та інвестиційної політики це можна здійснити без перебоїв у роботі системи.

Завдяки укладеним з Росією угодам, завантаження ГТС України здійснюється стабільно, обсягом не менше 110 млрд. м³ газу на рік. У найближчі 10 років вона буде завантажена на рівні, не нижчому за нинішній.

Головними проблемами ГТС України є брак інвестицій і надмірний податковий тягар, що в сукупності зумовлює обмеженість вільних коштів на розвиток системи.

Реформування (підвищення ефективності) української ГТС викликано об'єктивною необхідністю, а з урахуванням часових рамок вдосконалення законодавства та проведення структурної реформи газової галузі, — потребує термінової розробки та початку реалізації відповідних стратегій і програм.

Можливі підходи до реформування ГТС

Головні напрями реформування ГТС, зокрема, створення Міжнародного газотранспортного консорціуму, пропонувався Центром Разумкова у 2001р. в рамках проекту “Державна енергетична політика України на період до 2020р.” (див. врізку).

НАПРЯМИ державної енергетичної політики України у сфері магістрального трубопровідного транспорту: ¹
❖ створення механізму контролю над дотриманням міжнародних норм, конвенцій і договорів щодо транзитних перевезень;
❖ максимальне завантаження існуючих і створення додаткових транзитних потужностей;
❖ підвищення надійності та ефективності промислової безпеки трубопровідного транспорту за рахунок впровадження новітніх технологій;
❖ застосування гнучкої тарифної політики транзиту енергоносіїв територією України; наближення тарифів на транспортування нафти та природного газу, вартості зберігання природного газу в підземних сховищах і відповідних нормативів до рівня світових;
❖ приватизація газотранспортної системи України шляхом створення Міжнародного консорціуму з її експлуатації, зареєстрованого в Україні (частка України в Міжнародному консорціумі має складати не менше (50% + 1) акцій, решта акцій могли б бути продані російському ВАТ “Газпром” і крупній західній ТНК).

Сьогодні Україна має можливість обрати найбільш раціональний підхід до підвищення ефективності ГТС із п'яти можливих:

- ❖ реформування ГТС власними силами;
- ❖ передача ГТС у концесію;
- ❖ передача ГТС в оперативне управління;
- ❖ приватизація ГТС;
- ❖ будівництво нового газопроводу.

Перший варіант дотепер серйозно не розглядався — з традиційним посиленням на відсутність ресурсів. Слабкість другого та третього варіантів полягає у відсутності в державі необхідного досвіду та неготовності національної законодавчої бази. Будівництво в Україні нового газопроводу спільно з Росією та, можливо, іншими державами за умов неповної завантаженості існуючих газопроводів створить конкуренцію з транзиту газу всередині країни та ще більше зменшить завантаженість української ГТС.

За експертною оцінкою Центру Разумкова, перспективною альтернативою є приватизація української ГТС. Українські фінансово-промислові групи мають обмежені ресурси, порівняно з балансовою вартістю та інвестиційними потребами ГТС, а тому головна конкуренція за акції і контроль над ГТС України розгортатиметься між російськими та західними компаніями. Для збереження контролю над ГТС і забезпечення її приватизаційної привабливості держава має залишити за собою (50% + 1) акцій.

Організаційною формою залучення іноземних партнерів до реформування ГТС та наступного ефективного її використання було обрано створення міжнародного консорціуму. Виходячи з нинішніх політичних та економічних реалій, з урахуванням національних інтересів України, до складу консорціуму мали б увійти, крім ДК “Укртрансгаз” (транзитер газу), російський ВАТ “Газпром” (постачальник) і європейські компанії (споживачі). Саме присутність у консорціумі західних компаній має збалансувати вплив Росії на можливі рішення всупереч інтересам України.

Створення газотранспортного консорціуму не знімає питання будівництва Росією спільно з країнами-членами ЄС обхідних газопроводів (Північно-Європейського, Ямал — Європа-2 та газової перемички Польща — Словаччина).

Підписання конкретних домовленостей про створення газотранспортного консорціуму з Росією було передчасним кроком — за умов невідповідності його засад національному законодавству, нерезформованості газової промисловості, відсутності чіткої позиції України стосовно напрямку підвищення ефективності ГТС і невирішеності внутрішніх питань українського газотранспортного сектору. Це підтверджують суперечливий переговорний процес і невизначеність майбутнього Консорціуму.

Реалізація моделі створення та функціонування Консорціуму, яка активно пропонується Росією, суперечить національним інтересам України. Водночас, невиконання Україною обіцянок, зафіксованих у підписаних з Росією документах про

¹ Витяг з документу “Державна енергетична політика України на період до 2020р.” — Національна безпека і оборона, 2001, №2, с.41-42, 47.

Консорціум у формі зобов'язань, може не лише зашкодити іміджу України, а й призвести до неадекватних дій з боку Росії.

І все ж сьогодні Україна не має об'єктивних причин поспішати зі створенням консорціуму. Найбільш раціональним варіантом було б відкладення вирішення цього питання принаймні на рік.

Шляхи розв'язання проблем ГТС

Функціонування газотранспортної системи України є неефективним, незважаючи на те, що у світовій практиці ця галузь є дуже прибутковою. Ситуація в Україні ускладнюється, насамперед, недосконалою державною політикою, наслідком чого стали проблеми з обмеженням можливостей залучення ресурсів для розвитку ГТС (як внутрішніх, так і зовнішніх), значні обсяги податкового навантаження на компанії газового сектору, гальмування структурних реформ у газовому секторі, відсутність обґрунтованої стратегії підвищення ефективності роботи ГТС.

За роки незалежності Україна виступала як суб'єкт міжнародного розподілу праці у сфері транзиту газу переважно через співробітництво з Росією. Вона не підписувала жодного договору з країнами ЄС — усі міждержавні договори та міжнародні контракти підписувалися лише з РФ.

Не генеруючи власних ініціатив з реформування ГТС і відхиляючи усі зовнішні пропозиції, Україна опинилася в ситуації нав'язування сценаріїв співпраці, насамперед, Росією. При цьому, українська сторона веде переговорний процес неадекватно важливості та складності проблем ГТС — базові документи підписані навіть без ТЕО та широкого обговорення.

Потенційно, за умови ефективної політики держави, будь-який із напрямів реформування газового сектору України, що аналізуються, може бути вигідним і реалізованим. Кожен з них потребує вирішення наступних питань:

- ❖ створення нормативно-правової бази реформування та функціонування ГТС, що відповідає потребам структурної перебудови галузі та вимогам з адаптації національного законодавства до норм і стандартів ЄС;
- ❖ остаточне вирішення питання реструктуризації українських боргів за спожитий російський газ;
- ❖ вирішення питання повного забезпечення України газом після 2006р. (після завершення контракту з Туркменістаном) шляхом підписання нових міждержавних договорів і контрактів;
- ❖ розробка та реалізація диверсифікаційних проєктів постачання газу з нових джерел, не пов'язаних з постачанням газу через Росію;
- ❖ інституціоналізація конкурентного ринкового середовища в газовому секторі України;
- ❖ мінімізація соціального навантаження на газовий сектор, що є умовою наступного вивільнення внутрішніх ресурсів для розвитку;
- ❖ розв'язання проблем соціального захисту населення та усунення загрози перетворення газового сектору на ще одне джерело соціальної напруженості;

- ❖ проведення в газовому секторі України ефективної приватизації;
- ❖ лібералізація цінової і тарифної політики;
- ❖ забезпечення сприятливого податкового режиму на етапі реструктуризації НАК “Нафтогаз України”;
- ❖ збереження цілісності майнового комплексу ГТС, чому сприяло б виділення сектору транспортування газу як самостійного юридичного суб'єкта (компанії);
- ❖ прийняття державного рішення стосовно доцільності та припустимих масштабів безпосередньої іноземної участі в роботі ГТС України або залишення повного контролю держави над ГТС.

Виокремлення ДК “Укртрансгаз” зі складу НАК як самостійного суб'єкта з власними активами, виробничою базою, організаційною структурою, функціями та повноваженнями, має супроводжуватися комплексом заходів, що охоплюють:

- ❖ проведення аудиту фінансових потоків; оцінку стану та вартості основних фондів ГТС;
 - ❖ розробку плану невідкладних заходів з підтримання ГТС у робочому стані та її надійного функціонування (технічне обслуговування, ремонт трубопроводів, обладнання, об'єктів інфраструктури);
 - ❖ сприяння приходу ефективного менеджменту та формуванню стратегії і політики бізнесу компанії;
 - ❖ підвищення розміру капіталізації компанії (через забезпечення доступу до внутрішніх та зовнішніх інвестиційних ресурсів, ефективну кредитну політику, внутрішню фінансову політику компанії) до обсягів, необхідних для реалізації поточних планів і стратегії розвитку;
 - ❖ розробка детального ТЕО усіх можливих напрямів і проєктів підвищення ефективності ГТС та вибір за прозорою схемою економічно доцільніших;
 - ❖ створення сприятливих умов для залучення ефективних інвесторів до газотранспортного сектору України (включаючи розробку та законодавче закріплення стабільних, чітких і прозорих правил та умов інвестиційної діяльності в газовому секторі, тендерних вимог і прав інвесторів, призначення незалежного радника для оцінки пропозицій інвесторів тощо).
- Без здійснення комплексу цих заходів прийняття будь-якого рішення з міжнародного співробітництва у газотранспортній галузі увійде в конфлікт з національними інтересами України і може завдати шкоди, а саме:**
- ❖ знизити рівень газозабезпечення економіки України, отже — підірвати енергетичну безпеку держави;
 - ❖ кардинально зменшити надходження до Державного бюджету;
 - ❖ знизити конкурентоспроможність українських товарів на міжнародному ринку внаслідок негативних змін у ціноутворенні в країні;
 - ❖ призвести до втрати контролю над скороченням робочих місць внаслідок заходів з підвищення рентабельності ГТС, чим викликати зростання соціальної напруженості;

❖ призвести до втрати ГТС або її частини внаслідок передачі чи продажу за безцінь майна ГТС іноземним або національним компаніям.

ПРОПОЗИЦІЇ

Для прийняття остаточного рішення щодо напрямів реформування ГТС України та вигідних форм міжнародного співробітництва у цій сфері необхідно вжити наступних заходів.

Верховній Раді України

❖ у 2004р. провести парламентські слухання з питання роботи Міжнародного консорціуму з управління та розвитку газотранспортної системи України.

Комітету Верховної Ради України з питань паливно-енергетичного комплексу, ядерної політики та ядерної безпеки

❖ розглянути техніко-економічне обґрунтування створення Міжнародного консорціуму з управління та розвитку газотранспортної системи України та пропозиції щодо використання консорціумом ГТС України, підготовлені Кабінетом Міністрів України згідно з Постановою Верховної Ради України №1389-15 від 11 грудня 2003р., і підготувати відповідні висновки;

❖ розробити пакет законопроектів щодо реформування газового сектору, створення ринку газу в Україні та правового оформлення обраного напрямку підвищення ефективності роботи ГТС України.

Кабінету Міністрів України

❖ у рамках щорічних планів дій з реалізації пріоритетних положень Програми інтеграції України до Європейського Союзу розробляти спеціальний розділ “Реформування газового сектору та створення ринку газу в Україні”;

❖ із залученням Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції і Міністерства фінансів України, розглянути можливість часткової заміни надходжень від транзиту газу для фінансування пільг і субсидій на інші джерела надходжень до Державного бюджету для окремих соціально незахищених верств населення;

❖ із залученням Міністерства фінансів України та НАК “Нафтогаз України”, здійснити аналіз можливості введення сприятливого податкового режиму для компанії на період її реструктуризації.

Міністерству палива та енергетики України разом з НАК “Нафтогаз України”

❖ розробити та надати Робочій групі з підготовки “Енергетичної стратегії України на період до 2030р. та

подальшу перспективу” пропозиції щодо комплексної стратегії реформування газового сектору та створення ринку газу — для включення її до загальної Стратегії у якості підрозділу;

❖ розробити газовий баланс України до 2020р., включаючи оцінку джерел та обсягів надходжень газу до України, характеристик транзитних та експортних газових потоків;

❖ вирішити проблему боргів за спожитий російський природний газ шляхом передачі облигацій згідно з міжурядовою угодою між Україною та Росією;

❖ здійснити оцінку балансової вартості об’єктів, що знаходяться на балансі ДК “Укртрансгаз”, оцінити витрати на реконструкцію відповідних об’єктів ДК “Укртрансгаз”;

❖ розробити план розвитку ДК “Укртрансгаз” на період до 2020р., підготувати офіційну інформацію про діючі в Україні ціни на природний газ і тарифи на його транспортування, а також прогноз їх змін до 2020р.;

❖ розробити вимоги до потенційних інвесторів ГТС (учасників співробітництва в галузі ГТС) стосовно: власних ресурсів газу, достатніх для забезпечення потреб України в газі на 2007-2020рр.; максимального нарощування завантаження української ГТС для транспортування газу до європейських країн; подальшого розширення української ГТС та підземних сховищ газу; обсягу інвестицій у ГТС протягом п’яти років і загальні обсяги інвестицій на період до 2020р.;

❖ розробити перелік прав та обов’язків потенційних іноземних учасників співпраці з вітчизняною ГТС;

❖ розробити план довгострокового розвитку ГТС України з урахуванням збільшення споживання газу європейськими країнами;

❖ провести публічне обговорення альтернатив підвищення ефективності роботи ГТС України шляхом опублікування результатів ТЕО, проведення міжнародних і вітчизняних фахових конференцій із залученням представників транснаціональних нафтогазових компаній та фінансових установ, вітчизняних експертів, проведення презентацій проекту.

Робочій групі з підготовки “Енергетичної стратегії України на період до 2030р. та подальшу перспективу”

❖ у процесі доопрацювання та затвердження Стратегії розробити комплексну стратегію реформування газового сектору та створення ринку газу в Україні. ■

ВІТЧИЗНЯНИ І ЗАРУБІЖНІ ФАХІВЦІ ПРО СТВОРЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ГАЗОТРАНСПОРТНОГО КОНСОРЦІУМУ В УКРАЇНІ



**ПЕРЕДАЧА ГТС В УПРАВЛІННЯ
КОНСОРЦІУМУ НЕ ОБГРУНТОВАНА
ЖОДНИМ ЧИНОМ**

Петро БЕЛЕЙ,
член правління ЗАТ "Газтрансит"

1. Чи може Україна винятково своїми силами підвищити ефективність роботи власної газотранспортної системи (ГТС)? Що їй у цьому заважає, і що треба зробити для підвищення ефективності роботи ГТС?

Через відсутність необхідних коштів Україна не в змозі винятково своїми силами підвищити ефективність роботи власної ГТС. Для забезпечення надходження коштів потрібно одне — залишати в розпорядженні ДК "Укртрансгаз" достатньо вагону, підтвержену розрахунками частку, тарифної ставки транспортування природного газу. Лише в цьому випадку є сенс говорити про ремонт, реконструкцію і модернізацію ГТС України власними силами.

2. Які моделі міжнародного співробітництва з підвищення ефективності роботи української ГТС відповідають національним інтересам України?

НАК "Нафтогаз України" (через ДК "Укртрансгаз") уже багато років надійно і професійно здійснює управління ГТС України. Тому питання передачі її в управління консорціуму жодним чином не обгрунтоване. Найбільш реальним може бути створення консорціуму для будівництва нового газопроводу Новопсков — Ужгород, що буде власністю цієї структури.

3. Яким чином реалізація кожного з варіантів створення газотранспортного консорціуму (ГТК) вплине на: надходження до Державного бюджету та надходження зовнішніх інвестицій до економіки України; фінансовий стан та ефективність роботи ДК "Укртрансгаз"; ціни (тарифи) для українських та зарубіжних споживачів газу та транспортних послуг?

Під проект створення ГТК будуть залучені іноземні інвестиції, — а це близько \$2 млрд. У його реалізації будуть задіяні українські проектні та будівельні організації, використовуватимуть обладнання, трубну продукцію, будівельні матеріали вітчизняного виробництва. До виробничого циклу залучать цілі

галузі промисловості, в результаті чого будуть створені тисячі нових робочих місць. Тобто отримані кредити значною мірою залишаться в Україні — через оплату підрядникам, поставки матеріалів та обладнання, різного виду платежі до бюджету тощо.

Безумовно, тарифи транспортування новим газопроводом відрізнятимуться від діючих, оскільки буде врахована необхідність повернення кредитів і відсотків за користування ними, але це світова практика.

Не володіючи достатньою інформацією, не можна робити висновки про те, чи вплине створення ГТК на фінансовий стан та ефективність роботи ДК "Укртрансгаз". Однак відомо, що більшість держав конкурують між собою за право бути транспортером енергоносіїв, тому новий газопровід, збудований на території України (в успішній і стабільній роботі якого однаковою мірою зацікавлені всі учасники консорціуму), безсумнівно, не погіршить загальногалузеві економічні показники. ■



**РІЗНІ МОДЕЛІ РОБОТИ КОНСОРЦІУМУ:
ПЕРЕВАГИ І НЕДОЛІКИ**

Степан ГАВРИШ,
голова групи
"Демократичні ініціативи"
у Верховній Раді України

1. Чи може Україна винятково своїми силами підвищити ефективність роботи власної газотранспортної системи? Що їй у цьому заважає, і що треба зробити для підвищення ефективності роботи ГТС?

ГТС забезпечує Україні статус транзитної держави, а отже, має для нас стратегічне значення та є однією із складових національної енергетичної безпеки. Водночас, ГТС — стабільне джерело надходжень до Державного бюджету.

На відміну від нафтопроводної системи, завантаженість якої досить низька, газова система магістральних трубопроводів діє з досить високим рівнем завантаження. Крім того, вона має значний потенціал збільшення транзитних можливостей. Але надії на повну реалізацію потужностей ГТС України не виправдовуються. Останніми роками обсяги транспортування газу територією України до країн Європи не лише не збільшились, а навпаки — зменшились.



Разом з тим, інтенсивна експлуатація ГТС призвела до того, що значна частина магістральних газопроводів, компресорного та іншого обладнання потребує реконструкції. Для успішної експлуатації газопроводів України потрібні значні кошти, отримання яких багато в чому сприятиме й інтеграційному курсу в ЄС.

Загалом для реконструкції та заміни застарілого устаткування вітчизняна газотранспортна мережа потребує близько \$4 млрд. 60% агрегатів з перекачування газу вже відпрацювали свій ресурс, 75% — не відповідають установленим нормам. За різними оцінками, від 60% до 80% труб потребують заміни найближчим часом. Лише на поточні роботи й реконструкцію НАК “Нафтогаз України” щороку необхідно не менше \$2-2,5 млрд. Коштів для повної реконструкції української ГТС просто немає. Зараз НАК “Нафтогаз України” намагається отримати для цього кредити, але поки що їх обсяги неадекватні потребам ГТС.

Україна обтяжена величезним зовнішнім боргом, у т.ч. за спожитий російський газ. Тому, на жаль, сьогодні стан української економіки (навіть за помітного зростання ВВП останніми роками) не дозволить власними силами модернізувати ГТС.

Обираючи шляхи підвищення ефективності роботи ГТС України, слід враховувати досвід реформування газових секторів країнами Центральної та Східної Європи (ЦСЄ). Україна, прагнучи вступити до ЄС і маючи один з найбільших газових секторів у Європі, поки що відстає від країн ЦСЄ через відсутність чіткого плану реформ (концепції енергетичної політики), їх блокування, політизацію роботи ПЕК.

Підвищити ефективність роботи ГТС України можна шляхом співробітництва із закордонними інвесторами. Залучення коштів іноземних партнерів, зацікавлених в ефективній діяльності української ГТС, дозволить досягти позитивних результатів.

У вирішенні питання модернізації ГТС Україна має сьогодні багато потенційних партнерів як на Сході, так і на Заході. Головним серед них є Росія, співучасник міжнародного газотранспортного консорціуму. А також — Німеччина, що висловила бажання приєднатися до України та Росії.

Позиція української сторони в питанні підвищення ефективності роботи ГТС повинна ґрунтуватися на отриманні максимуму економічної користі при дотриманні національних інтересів держави.

2. Які моделі міжнародного співробітництва з підвищення ефективності роботи власної ГТС відповідають національним інтересам України?

Експерти вже зробили оцінку й аналіз технічного стану ГТС України та можливих перспектив розрахунку потоків газу, інвестицій, необхідних для модернізації та розвитку української ГТС. Існують також розробки концептуальних моделей функціонування консорціуму, зокрема передачі ГТС України в концесію чи приватизації.

Кожен з варіантів має свої переваги та недоліки. Найбільш вигідним для України було б фінансування ГТС за рахунок прибутків НАК “Нафтогаз України”, оскільки в цьому випадку українська сторона не втрачала б контроль над ГТС. Однак з огляду на ситуацію, що склалася у газотранспортній сфері

України, ні НАК “Нафтогаз України”, ні Державний бюджет не спроможні забезпечити належне функціонування української ГТС. Вона потребує значного фінансування, яке можна отримати, лише залучаючи кошти внутрішніх і зовнішніх інвесторів.

Над проблемою модернізації української ГТС міг би працювати міжнародний консорціум з управління ГТС за участю НАК “Нафтогаз України”, ВАТ “Газпром” та представника країни-споживача газу. За експертними оцінками, створення консорціуму теоретично дозволить уже найближчим часом залучити майже \$2,5 млрд. на реконструкцію ГТС України.

Однак це означає відчуження частини контролю над ГТС, що створює певні ризики для України, зокрема через суперечливість інтересів учасників консорціуму. Україна зацікавлена у збільшенні доходів від транзиту газу за рахунок підвищення ціни за транзит та диверсифікації постачальників газу; країна-споживач газу зацікавлена у зменшенні ціни та диверсифікації постачальників, а ВАТ “Газпром” зацікавлене у зменшенні ціни транзиту та монополізації ринку постачання газу. За такої невідповідності інтересів майже неможливо створити механізм управління, який би забезпечував рівноправність сторін і, разом з тим, дозволяв продуктивно ухвалювати та впроваджувати рішення.

Окрім того, можливим є союз ВАТ “Газпром” та представника країни-споживача газу для зменшення ціни транзиту, від чого українська сторона зазнає втрат.

Ще однією проблемою є прагнення ВАТ “Газпром” зберегти свою монополію, що може призвести до обмеження можливостей України використовувати свій транзитний потенціал, зокрема транспортування газу з країн Середньої Азії, надання послуг із зберігання газу.

Також існує імовірність недотримання умов договору стосовно залучення очікуваного обсягу інвестицій для модернізації ГТС, з огляду на наміри ВАТ “Газпром” інвестувати в освоєння нових газових родовищ, що потребуватиме значних капіталовкладень.

Незважаючи на те, що чинне законодавство України передбачає відбір концесіонера на конкурсних засадах, передача ГТС у концесію є не вигідною для України. Навіть якщо вона забезпечить надходження до бюджету від концесійних виплат, існують ризики невиконання зобов'язань з боку інвестора і ризики корупції; можливою є також часткова втрата контролю.

Найбільш не вигідною моделлю для України є приватизація ГТС через продаж, оскільки це означає повну втрату контролю над ГТС, а також можливість невиконання зобов'язань з боку інвестора.

Водночас, Україна законодавчо не готова ні приватизувати, ні здавати в концесію магістральні газопроводи. Чинною є заборона на приватизацію основних об'єктів нафтогазової інфраструктури. А концесійне законодавство України, у свою чергу, передбачає перелік об'єктів, які можуть бути передані в концесію, серед яких немає майна ГТС.

Перспективним для збільшення потужностей української ГТС є будівництво нового газопроводу, з огляду на прогнози зростання обсягів транспортування газу. Однак будівництво вимагатиме залучення значних капіталовкладень.

У будь-якому разі при виборі шляхів підвищення ефективності роботи української ГТС визначальним чинником є забезпечення і захист національних інтересів.

3. Яким чином реалізація кожного з варіантів створення газотранспортного консорціуму (ГТК) вплине на: надходження до Держбюджету України та надходження зовнішніх інвестицій до економіки країни; реформування газового сектору України та прискорення вирішення проблеми боргу за спожитий російський газ; ціни (тарифи) для українських та зарубіжних споживачів газу та транспортних послуг; подальшу можливість фінансування пільг та субсидій українським громадянам; внутрішньополітичну та зовнішньополітичну ситуацію?

Газотранспортна система — це стратегічний об'єкт, від ефективності роботи якого залежить економічний розвиток України та її роль у світі. Експлуатація ГТС може забезпечувати щорічне надходження до бюджету країни до \$2 млрд. Також, враховуючи те, що територією України до Західної Європи транспортується до 80% російського газу, можна говорити про наявність спільних інтересів у ЄС, України і Росії.

Створення ГТК дозволить інтенсифікувати джерела постачання газу до Європи, що посилять значення України в економічній безпеці регіону. Реформування ГТС сприятиме покращанню інвестиційного іміджу України, а відповідно — зробить українську економіку привабливішою для іноземних інвесторів.

Водночас, існує небезпека, що, маючи виняткові права на управління ГТС, консорціум зможе самостійно встановлювати вартість послуг транзиту. Якщо в ГТК домінуватимуть країни, зацікавлені у зменшенні собівартості транспортування газу (Росія, Німеччина), то вони будуть схильні занижувати тарифи на транзит російського газу до Європи.

Є ризик того, що російський капітал зможе взяти під контроль сферу газопостачання для населення, тобто суттєво впливати на ціни та форми оплати за паливо, що продається на внутрішньому ринку України.

ГТК не повинен впливати на внутрішньополітичну ситуацію, оскільки метою його створення є винятково підвищення ефективності роботи ГТС України та сприяння співробітництву України з європейськими державами. ■



**СПРОМОЖНІСТЬ ТРЕБА ДОВЕСТИ
ГРОМАДСЬКОСТІ ТА ПАРТНЕРАМ**

Микола ГАПОЧКА,
уповноважений представник
групи "Народний вибір"
у Верховній Раді України

1. Чи може Україна винятково своїми силами підвищити ефективність роботи власної газотранспортної системи? Що їй у цьому заважає, і що треба зробити для підвищення ефективності роботи ГТС?

Щоб дати відповідь на це питання, необхідно бути обізнаним з результатами техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) і прогностичними розрахунками. Однак з упевненістю можна сказати, що Україні варто було б знайти управлінські та фінансові можливості самостійно забезпечувати функціонування трубопроводів. Тоді б увесь прибуток від роботи ГТС залишався в Україні. Отже, можна стверджувати, що інвестиції у ГТС вигідні для інвестора і неризиковані з економічної точки зору. Тому безоплатна відмова від повного контролю над цим активом не може бути обґрунтована економічними міркуваннями.

Однак інвестиції у ГТС є ризикованими з політичних причин. Один із шляхів усунення політичних ризиків: залучення іноземних інвесторів — продавців і покупців газу, що транспортується Україною. Тобто залучення російської сторони та споживачів газу з ЄС зводить політичні ризики до нуля. Проте участь іноземних інвесторів означає для України зменшення прибутку. Щоб уникнути цих втрат, необхідні політичні гарантії з боку Росії та ЄС. Такими можна вважати чинні угоди з Росією про обсяги транзиту газу українською територією. Отже, єдине, що заважає Україні власними силами оптимізувати роботу газопроводів, — це дефіцит інвестиційних ресурсів та брак політичної волі для того, щоб раз і назавжди покінчити з можливістю політичних ігор навколо ГТС.

Проблему інвестицій можна вирішити кількома шляхами: позичити кошти, застосувавши різноманітні фінансові інструменти, або дозволити НАК "Нафтогаз України" використовувати кошти, які вона щороку отримує за транзит. Другий шлях здається справедливішим, що, правда, він означає зменшення надходжень до Державного бюджету, але водночас стимулює реформування газового ринку в Україні.

Можна сказати, що, намагаючись узяти участь в управлінні ГТС України, Росія та країни ЄС хочуть знизити свої витрати за рахунок нашої держави. Головним контраргументом для України є власна спроможність управляти ГТС, яку треба довести громадськості та партнерам, оскільки ми самі винні, що дали підстави для сумнівів.

2. Які моделі міжнародного співробітництва з підвищення ефективності роботи української ГТС відповідають національним інтересам України?

За великим рахунком, будь-яка форма міжнародного співробітництва може виявитися для України вигідною. Головне, щоб іноземний партнер заплатив належну ціну за можливість інвестувати в ГТС і, відповідно, — за можливість отримувати прибуток від її діяльності в майбутньому.

Консорціум вигідний тим, що Україна не втрачає контролю над “трубою” і може отримувати прибутки від його діяльності. Водночас, наша країна економить на інвестиціях, розподіляючи ризики.

Плюси концесії в тому, що Україна перекаже ризики на концесіонера, отримуючи натомість можливість мати порівняно менший, але стабільний прибуток на багато років вперед, що дозволить здійснювати довгострокове планування.

Приватизація означає відмову від прибутків у майбутньому, але забезпечує можливість отримати значні кошти практично одноразово, що, за умови їх ефективного використання, може сприяти розвитку інших галузей економіки.

Зрештою, будівництво нового газопроводу, наприклад Новопсков — Ужгород, як модель консорціуму, є теж прийнятним, якщо Україна не матиме ні економічних ресурсів, ні політичної можливості власними силами будувати газопровід та продавати його послуги. У разі обмеження сфери діяльності консорціуму лише новим газопроводом, майбутня доля всієї української ГТС залишається невирішеною.

Однак повторюю: чим більше самостійності Україна матиме у справі транзиту газу до ЄС, тим більше вона виграє з економічної точки зору. Тому Україні потрібно акумулювати всі фінансові можливості, щоб частка українських інвесторів у правах на ГТС була найбільшою. Водночас, необхідно звести до мінімуму політичні ризики. Варто зауважити, що можливість відмови з боку Росії транспортувати газ українськими газотранспортними коридорами виглядає примарною: побудова газопроводів в обхід української території — надто дороге “задоволення”. Тим більше, що Білорусь навряд чи можна оцінювати як регіон стабільніший, ніж Україна. Ніхто не може говорити напевно про майбутнє Білорусі та про її політику стосовно Росії після складання повноважень О.Лукашенком. Тобто позиції України в розв’язанні цієї проблеми досить сильні.

3. Яким чином реалізація кожного з варіантів створення газотранспортного консорціуму вплине на: надходження до Державного бюджету та залучення зовнішніх інвестицій до економіки країни; реформування газового сектору України та прискорення вирішення проблеми сплати боргу за спожитий російський газ; ціни (тарифи) для українських та зарубіжних споживачів газу та транспортних послуг; подальше фінансування пільг та субсидій українським громадянам; внутрішньо-політичну та зовнішньополітичну ситуацію?

Будь-який варіант ГТК негативно вплине на надходження до Державного бюджету, оскільки частина доходів “випаде” з-під контролю держави. Водночас, саме через можливість економії бюджетних коштів у короткостроковій перспективі ідея консорціуму знайшла підтримку в Україні. Йдеться про те, що — за умови самостійного управління консорціумом — перед Україною постане необхідність пошуку фінансових ресурсів. І якщо трубопровід не віддавати в концесію чи не приватизувати, то держава мусить у той чи інший спосіб узяти весь фінансовий тягар на свої плечі, або залишаючи більше коштів газопроводу і зменшивши цим надходження до бюджету, або взявши кредит, щоб потім з того ж таки бюджету гасити його і відсотки.

Отже, ГТК зменшує як витрати бюджету в короткостроковій перспективі, так і надходження до нього — в довгостроковій.

Консорціум ускладнить реформування газового сектору, оскільки держава втратить контроль над транзитом газу. Разом з тим, зросте можливість розв’язання проблеми боргу за спожитий газ шляхом залучення політичних засобів впливу. Адже й сам борг має більше політичних, ніж економічних питань у своїй основі.

Скоріше за все, ГТК і задуманий для того, щоб зекономити на транзиті, адже іноземні партнери України по консорціуму є одночасно продавцями та споживачами газу. Тарифи, закладені в ціні, зменшують прибуток перших і збільшують витрати останніх. Тому відчуватиметься тиск на тарифи в напрямі їх зменшення. Щоб цього не сталося, партнерами України по консорціуму в ідеалі мають стати компанії, що ніяк не пов’язані ні зі споживачами, ні з продавцями.

Питання пільг населенню — політичне. Воно стосується ГТК лише тому, що український бюджет залежний від газового транзиту. Якщо ідея консорціуму буде реалізована, то державі не треба буде економити на пільгах у короткостроковій перспективі: інвестори покриють витрати на інвестиції. Водночас, у довгостроковій перспективі держава втратить у доходах.

Початок роботи ГТК дозволить опозиції говорити про зраду національних інтересів, незважаючи на фінансові умови, на яких він постане, — громадянам складно буде в них розібратися. Разом з тим, влада отримує від іноземних партнерів по консорціуму гарантію непротидії. Ймовірно, що, крім України та Росії, до участі в ГТК не будуть залучені інші країни. За таких умов навряд чи погіршаться відносини з тією ж Німеччиною. Можливо, Берлін і не сподівається на участь у консорціумі. Нічого не здобувши, він і не втратить нічого, на відміну від Москви, яка втратила контроль над українською частиною трубопроводу після розпаду СРСР. ■



**ПРОЗОРІСТЬ, КОНКУРЕНТНІСТЬ,
ДИВЕРСИФІКАЦІЯ ДЖЕРЕЛ —
ШЛЯХ ДО ЕНЕРГЕТИЧНОЇ
НЕЗАЛЕЖНОСТІ УКРАЇНИ**

Джон ГЕРБСТ,
Надзвичайний і Повноважний Посол
Сполучених Штатів Америки в Україні

1. Чи може Україна винятково своїми силами підвищити ефективність роботи власної газотранспортної системи? Що їй у цьому заважає, і що треба зробити для підвищення ефективності роботи ГТС?

Україна має потенціал для підвищення ефективності своєї ГТС, однак за всі роки незалежності суттєвого прогресу в досягненні цієї мети не було. “Ринок” газу і досі функціонує не так, як мав би працювати справжній ринок, а НАК “Нафтогаз України” залишається непрозорою монополією. Якби була політична воля на те, щоб зосередитися на підтримці української ГТС, то питання браку власних

ресурсів сьогодні не поставало б. Мабуть, закордонний менеджер міг би допомогти Україні в отриманні доступу до джерел фінансування для підтримки системи, втім, українські менеджери також успішно вирішили б таке завдання, якби воно було пріоритетним для НАК “Нафтогаз України”.

В Україні протягом кількох останніх років були здійснені заходи для врегулювання внутрішніх розрахунків за газ, але не було політичної волі на реструктуризацію всього газового сектору. Зокрема, якби Уряд припинив субсидювати внутрішнє споживання газу, Україна отримала б більше ресурсів, необхідних для інвестування у ГТС. За всієї своєї непопулярності, політика припинення субсидювання є необхідною. Водночас, якщо підвищити ціни на газ, внутрішній попит може зменшитися, вивільняючи певну частину газу для більш прибуткового експорту.

2. Які моделі міжнародного співробітництва з підвищення ефективності роботи української ГТС відповідають національним інтересам України?

Це дуже важливе питання і, на нашу думку, його треба було добре обміркувати до того, як давати згоду на створення консорціуму лише з одним партнером. Україна не використала можливість розгляду всіх потенційних варіантів. У нашому розумінні метою створення міжнародного газотранспортного консорціуму було залучення зовнішніх інвестицій з метою підтримки та посилення ролі України як найбільшої у світі країни-транзитера газу та виходу на європейський газовий ринок. Консорціум не виключає довгострокової здачі в концесію чи приватизації. Будівництво нового газопроводу також не виключає решти варіантів — його можна почати в майбутньому (в рамках проекту створення консорціуму чи як окремих проект). Для прийняття рішення принципово важливою є форма цих варіантів, а їх структура зумовить значення цих варіантів для України.

Техніко-економічне обґрунтування мало допомогти Україні визначити, яка форма консорціуму є найкращою, або ж дійти висновку, що для забезпечення максимальної ефективності роботи ГТС та розвитку комерційно-конкурентного функціонування системи доцільно лише змінити теперішнє управління та організаційну структуру. Україна вирішила здійснити таке дослідження разом з ВАТ “Газпром”. Показники ТЕО ще не опубліковані. Незрозуміло, чому українська сторона не здійснювала його самостійно, щоб з’ясувати, що відповідає її інтересам. Як я розумію, спільна україно-російська робота над підготовкою ТЕО вже завершена. Інформація про її результати могла б бути цікавою для обговорення.

Колишній заступник державного секретаря Міністерства фінансів України С.Баулін прогнозував, що від створення консорціуму з Росією бюджет може зазнати чистих збитків у понад \$1 млрд. через зменшення надходжень від прибуткового податку, податку на додану вартість та газових платежів. Крім цього, як зазначив С.Баулін, зростання ціни означатиме, що Україна буде потребувати додатково 2 млрд. грн. для виплати компенсацій населенню. Ці застереження також слід проаналізувати.

Без чіткого усвідомлення можливостей України та пропозицій стосовно різних варіантів, важко зрозуміти, який з них був би кращим для України. Без сумніву, західний світ, включаючи ЄС, прагне лібералізації ринків, у т.ч. підвищення конкуренції із



відповідним зниженням цін. Ми не вважаємо будівництво нових трубопроводів, що не пропонують нових маршрутів, оптимальним способом посилити роль України у транспортуванні російського газу до Європи. Здається, що потужність існуючої ГТС може зрости на значно більше ніж 28 млрд. м³ за менших капітальних вкладень, ніж ті, що потрібні для нового трубопроводу. Проте можуть існувати невідомі нам чинники, здатні змінити цю динаміку. Хоча, на перший погляд, оптимізація використання існуючої інфраструктури справді виглядає раціональним проектом.

Наскільки відомо, існуюча пропускна спроможність системи — 120 млрд. м³. У 2002р. обсяги транспортування газу становили 106 млрд. м³, а у 2003р. — близько 110 млрд. м³. Угодою з Росією передбачене транспортування 120 млрд. м³, але оскільки в ній немає так званої умови “транспортуй або плати” (про сплату штрафу в разі недопоставок), то зазначені 120 млрд. м³ є просто планом, який Росія може виконати, якщо захоче. Україні не завадило б передбачити цю умову в довгостроковій угоді, а також врегулювати питання вузьких місць системи. Угода з ВАТ “Газпром” про будівництво ділянки трубопроводу Богородчани — Ужгород, що збільшить існуючі потужності біля кордону на 8 млрд. м³, є хорошим знаком.

Ми вітаємо створення атмосфери, що передбачатиме відкриту конкуренцію за право управління чи власності на ГТС та дозволить залучення західних партнерів.

3. Як треба вести наступну роботу з розбудови міжнародного ГТК з Росією та Німеччиною? Які країни (нафтогазові компанії) можуть взяти участь у роботі консорціуму (іншій формі співробітництва у цій сфері)?

Мені важко висловити свою думку, оскільки я не бачив показників ТЕО, яке вже мало бути завершеним. Чітко можу сказати лише одне: робота повинна бути максимально відкритою, прозорою та будуватися на конкурентних засадах. Конкуренція забезпечить Україні найвищу оцінку її власності. Для зниження ризиків Україні доцільно було б залучити різні компанії з числа виробників, споживачів газу, а також, можливо, компаній, що займаються будівництвом газопроводів.

Зрозуміло, що Україна шукає партнерів, які забезпечили б надходження інвестицій чи відкрили доступ до фінансових ринків з вигіднішими ставками та, можливо, ноу-хау. Це також є аргументом на користь розширення числа учасників. Немає причин обмежувати його до того, як Україна проаналізує, що можуть запропонувати потенційні учасники, чиї можливості принесли б найбільше користі ГТС. Якщо Україна завчасно обмежить коло учасників, це може призвести до браку нових ідей чи нових джерел фінансування, що знизить загальну вартість її майна.

4. Яким чином реалізація кожного з варіантів створення ГТК вплине на: прискорення інтеграції України до ЄС та її вихід на міжнародні фінансові ринки; реформування газового сектору України та прискорення вирішення проблеми сплати боргу за спожитий російський газ?

Вплив різних варіантів на європейську інтеграцію та реструктуризацію газового сектору насправді залежить від визначення Україною її пріоритетів. Україна має вирішити, наскільки важливою для неї є реструктуризація газового сектору, яка підвищить привабливість ГТС на міжнародних фінансових ринках, і тим самим сприятиме європейській інтеграції.

Якщо Україна хоче прискорити процес інтеграції у європейський ринок, то вона має розширити коло учасників консорціуму і значно підвищити прозорість процесу його створення. Зараз ЄС зосереджується на питанні енергетичної безпеки, однак серед пріоритетів він визначає і лібералізацію ринку, вимагаючи від своїх партнерів відкритих та прозорих дій. Саме такі дії необхідні, якщо Україна бажає розширення доступу до міжнародних ринків. Висока прозорість, конкурентність, а також диверсифікація джерел допоможуть Україні досягти енергетичної незалежності.

Україна успішно сплатила свій газовий борг Туркменистану, але мала менше успіхів у вирішенні питання виплати боргу за газ Росії (\$1,4 млрд.). Переговори про це потрібно якомога скоріше завершити, але вести їх окремо від процесу прийняття Україною рішення про найкращий шлях підвищення ефективності ГТС. ■



ОСНОВНИЙ НАПРЯМ МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА – БУДІВНИЦТВО НОВОГО ГАЗОПРОВОДУ

Ігор КАРП,
почесний директор Інституту газу
Національної Академії наук України

1. Чи може Україна винятково своїми силами підвищити ефективність роботи власної газотранспортної системи? Що їй у цьому заважає, і що треба зробити для підвищення ефективності роботи ГТС?

Підвищення ефективності роботи ГТС України має кілька аспектів: технічний, технологічний, управлінський, — а також питання рівня завантаження. Ці та інші завдання Україна не може вирішити самостійно.

Своїми силами можна вирішити такі технічні завдання, як моніторинг стану системи, ремонт і відновлення ділянок лінійної частини, оновлення силового обладнання; технологічні питання — впровадження ефективніших технологій транспортування, зокрема, заснованих на використанні компресорних станцій типу “Водолій”, когенераційних і детандерних технологій, інформатизації. Усе це можливо лише за умови збільшення капіталовкладень у систему. Для цього необхідно оподатковувати ГТС відповідно до Закону України “Про систему оподаткування”, тобто слід скасувати так звану транзитну ренту, переглянути тарифи на транспортування. В управлінській сфері необхідно запровадити систему корпоративного управління відповідно до міжнародного стандарту *Total Quality Management*.

Ефективність роботи системи в цілому, а також ефективність нових технологій залежать від рівня завантаження системи, чого Україна самостійно вирішити не може. Це питання залежить, з одного боку, від ринку збуту, тобто від збільшення споживання газу країнами ЄС (тут треба дуже обережно оцінювати існуючі прогнози), а з іншого — від того, з яких напрямків ці зростаючі потреби могли би задовольнятися. Це можна вирішити лише в рамках консорціуму, зокрема, задіявши до проектної потужності газопроводи Торжок — Долина та Івацевічі — Долина, що буде значно дешевшим від будівництва нових газопроводів у тому ж напрямку.

2. Які моделі міжнародного співробітництва з підвищення ефективності роботи української ГТС відповідають національним інтересам України?

Передачу ГТС в управління консорціуму або якійсь компанії (є й такі пропозиції) вважаю недоцільною. Претензій до надійності (з технічної точки зору) постачання газу зовнішнім споживачам досі не було. І з геополітичних міркувань втрачати такий важіль у переговорах про постачання газу неприпустимо.

Передача в концесію або приватизація ГТС була б передчасною, оскільки сьогодні, за розрахунками економістів, ринкова вартість (капіталізація) системи є недостатньою для того, щоб отримати пристойні концесійні платежі або надходження до бюджету в разі приватизації.

Основними напрямками міжнародного співробітництва можуть бути нове будівництво газопроводу Новопсков — Західний кордон, будова газопроводів Торжок — Долина та Івацевічі — Долина тощо. Причому нові об’єкти мають бути власністю консорціуму, що забезпечить надходження інвестицій і не суперечить українському законодавству.

3. Як треба вести наступну роботу з розбудови міжнародного газотранспортного консорціуму з Росією та Німеччиною? Які країни (нафтогазові компанії) можуть взяти участь у роботі консорціуму (іншій формі співробітництва у цій сфері)?

З точки зору здорового глузду до участі в консорціумі доцільно залучити компанії країн, які володіють ресурсом (Росія, Казахстан, Туркменистан) і зацікавлені в його реалізації через українську ГТС, та компанії, що мають інвестиційні можливості. Суттєво збільшувати кількість учасників ГТК, залучаючи до нього всіх зацікавлених, є недоцільним, оскільки це може ускладнити прийняття майбутніх рішень.

4. Яким чином реалізація кожного з варіантів створення ГТК вплине на ціни (тарифи) для українських і зарубіжних споживачів газу та транспортних послуг?

У разі зосередження ГТК на новому будівництві (на мою думку, це на сьогодні єдина модель його реалізації) тарифи на транспортування газу магістральними газопроводами для внутрішніх споживачів не зміняться. Для зовнішніх вони будуть визначатись як усереднена величина між тарифами транспортування існуючими мережами та тими, які будуть встановлені консорціумом. Загалом, тарифна політика в Україні стосовно внутрішніх споживачів має бути вдосконалена і відповідати реальним витратам на транспортування газу як магістральними, так і розподільчими мережами. ■



РЕАЛІЗУЄТЬСЯ ПЕРЕДІНВЕСТИЦІЙНА ФАЗА ПРОЕКТУ

Богдан КЛЮК,
заступник міністра палива та енергетики України

9 червня 2002р. у Санкт-Петербурзі Л.Кучма та В.Путін підписали Заяву про стратегічне співробітництво в газовій сфері, що передбачає створення консорціуму з управління та розвитку ГТС України.

10 червня 2002р. була прийнята спільна Заява президентів України, Російської Федерації та Федерального канцлера ФРН, згідно з якою глави держав підтримали ініціативу Федерального канцлера ФРН стосовно участі німецьких газових компаній у консорціумі та створення робочої групи за участю високих посадових осіб України, Росії та ФРН для координації діяльності.

У рамках реалізації положень підписаної двосторонньої заяви, 7 жовтня 2002р. в Кишиневі підписана рамкова Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом РФ про стратегічне співробітництво в газовій сфері, а також Договір між ВАТ “Газпром” та НАК “Нафтогаз України” про створення міжнародного консорціуму з управління та розвитку ГТС України.

Підписані документи мають на меті активізувати двосторонню взаємодію України та Росії в питаннях забезпечення надійного постачання російського природного газу до європейських споживачів, а також трансформувати двосторонні україно-російські відносини в газовій сфері у загальноєвропейський контекст.

Створення консорціуму має забезпечити досягнення Україною наступних цілей:

- ❖ ефективне використання магістральних газопроводів України;
- ❖ безперервний транзит природного газу до європейських країн територією України;
- ❖ надійне постачання цієї сировини споживачам;
- ❖ прискорення інтеграції України в європейський і світовий економічний простір.

Федеральний канцлер ФРН Г.Шредер у своєму зверненні до Л.Кучми від 26 липня 2002р. запропонував сформувати тристоронню Робочу групу високого рівня за участю високих посадових осіб України, Росії та Німеччини, яка взяла б на себе координацію діяльності зі створення консорціуму, та запропонував кандидатури від німецької сторони до її складу. Президент України підтримав цю ініціативу і запропонував кандидатури від української сторони.

Відповідно до Договору та з метою реалізації передінвестиційної фази створення міжнародного консорціуму з управління та розвитку ГТС України, НАК “Нафтогаз України” та ВАТ “Газпром” створили ТОВ “Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України” (далі — Товариство), затвердили план робіт із проекту створення консорціуму, створили робочі групи для його виконання. Були визначені галузеві експертів-виконавці, до роботи залучили консультантів, затвердили технічні завдання на виконання робіт із цього проекту, здійснили аналіз технічного стану ГТС України, розробили концептуальні моделі функціонування консорціуму (управління поставками природного газу, операторські функції, концесія), узгодили заходи, спрямовані на збільшення обсягів транзиту газу територією України.

Довідково: до ради учасників Товариства з української сторони увійшли О.Дубина, І.Вороній, М.Ковалко; з російської сторони — В.Христенко, О.Рязанов, К.Селезньов. Головою ради учасників обраний О.Дубина, а генеральним директором призначений О.Михалевич.

У ході двосторонніх україно-російських консультацій на рівні експертів з питань створення консорціуму, Міністерство палива та енергетики та Міністерство закордонних справ України неодноразово порушували перед російською стороною питання про проведення тристоронньої зустрічі на високому рівні та можливості й умови залучення до проекту інших учасників. На переконання російських експертів, третю сторону доцільно запрошувати до роботи після вирішення принципових питань двостороннього співробітництва.

Сьогодні продовжується робота з реалізації інвестиційної фази створення консорціуму, проводяться зустрічі експертів НАК “Нафтогаз України”, ВАТ “Газпром”, консультативні зустрічі членів ради учасників Товариства, засідання Міжвідомчої робочої групи.

Зроблено висновок, що розглянуті моделі (управління поставками та операторські функції) є неприйнятними для України та Росії з різних причин, проте модель концесії потребує додаткового опрацювання. У рамках комплексного виконання завдань Товариства, НАК “Нафтогаз України” та ВАТ “Газпром” продовжують спільно з консультантами роботу з розрахунків ефективності управління ГТС України на умовах концесії.

На передінвестиційній фазі створення консорціуму ретельно вивчені та проаналізовані норми чинного законодавства України з регулювання відносин у нафтогазовому комплексі, умови оподаткування послуг із транспортування та постачання природного газу.



Зважаючи на тенденції та перспективи зростання споживання природного газу європейськими країнами, умови та обсяги поставок природного газу, визначені у довгострокових контрактах ВАТ «Газпром» з провідними газовими компаніями, та результати аналітичних досліджень міжнародних енергетичних агентств, були здійснені маркетингові дослідження ринку газу у країнах Західної Європи та визначена перспективність здійснення проекту в разі збільшення обсягів транзиту природного газу територією України.

Рада учасників прийняла рішення про розгляд варіанта створення консорціуму на базі будівництва нової нитки газопроводу від східного до західного кордонів України, що дасть можливість до 2013р. збільшити обсяги транзиту на 20-30 млрд. м³ газу на рік. Для реалізації цього рішення затверджене технічне завдання та доручено підготувати бізнес-план інвестиційного проекту розширення ГТС України на напрямку Новопсков — Ужгород з відповідним юридичним, економічним і фінансовим обґрунтуванням.

На засіданні ради учасників Товариства 23 грудня 2003р. за результатами розгляду підготовлених документів прийняте рішення продовжити роботу над розробкою техніко-економічного обґрунтування будівництва газопроводу Новопсков — Ужгород та роботу з розрахунків ефективності управління ГТС України на умовах концесії. Передінвестиційну фазу створення консорціуму подовжено до 31 березня 2004р.

20 січня 2004р. відбулися збори учасників Товариства, за результатами яких вирішено, що першим етапом інвестиційної фази буде будівництво ділянки нового газопроводу Богородчани — Ужгород. Це дозволить збільшити пропускну спроможність ГТС України в ужгородському напрямку.

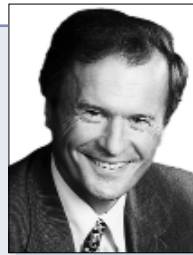
24 січня 2004р. в Києві відбулася зустріч НАК «Нафтогаз України», ВАТ «Газпром» та концерну *Ruhrgas AG*, під час якої німецьку сторону проінформовано про рішення стосовно будівництва нового газопроводу Новопсков — Ужгород. Тоді ж відбулася презентація проекту будівництва ділянки Богородчани — Ужгород як першого етапу діяльності Консорціуму на інвестиційній фазі. Німецька сторона після аналізу отриманої інформації надасть пропозиції стосовно участі у запропонованому проекті будівництва.

Слід зазначити, що провідні європейські та світові газові компанії (*Gaz de France, ENI, Bidas* та ін.) неодноразово заявляли, що вони зацікавлені взяти участь у створенні міжнародного Консорціуму.

Рішення про участь у ньому інших учасників може бути ухвалене лише після вибору оптимальної моделі його функціонування, основних принципів інвестиційної політики, аналізу правового простору України, в рамках якого консорціум здійснюватиме свою діяльність.

Статтею 5 міжурядової Угоди про стратегічне співробітництво в газовій галузі визначено, що учасники консорціуму спільно на засадах консенсусу визначають умови участі в ньому європейських газових компаній.

Механізм залучення та конкретні форми участі провідних енергетичних компаній у майбутньому консорціумі будуть розроблені після виконання відповідних економічних і фінансових розрахунків, визначення обсягів необхідних інвестицій для підтримки належного технічного стану ГТС України, здійснення її модернізації та реконструкції, а також відповідно до міжурядової Угоди про стратегічне співробітництво в газовій галузі та з урахуванням досягнутих домовленостей, задекларованих спільною Заявою президентів України, Російської Федерації і Федерального канцлера ФРН від 10 червня 2002р. ■



СЛІД ШУКАТИ ТОЙ ВАРІАНТ, ЯКИЙ ГАРАНТУВАТИМЕ НАЙБІЛЬШЕ РОБОЧИХ МІСЦЬ І НАЙВИЩІ ПРИБУТКИ УКРАЇНІ

Юрій КОСТЕНКО,
перший заступник
керівника фракції «Наша Україна»
у Верховній Раді України

1. Чи може Україна винятково своїми силами підвищити ефективність роботи власної газотранспортної системи? Що їй у цьому заважає, і що треба зробити для підвищення ефективності роботи ГТС?

До того, як розв'язувати проблему підвищення ефективності ГТС, потрібно поставити крапки над «і» у ключовому питанні: в якому варіанті ГТС України буде надалі функціонувати? Чи це буде система для забезпечення газом лише української економіки, чи вона стане складовою загальноєвропейської системи постачання газу з Росії до Європи; чи це перспективна ГТС, що може використовуватися також і для транзиту газу з інших родовищ, зокрема з Близького Сходу. Не маючи відповідей на ці питання, немає сенсу вести мову про реконструкцію ГТС.

Якщо говорити про «європейську модель» функціонування української ГТС, то проблему фінансування її модернізації треба вирішувати спільно з тими, хто зацікавлений як у споживанні, так і в постачанні газу. Україні недоцільно здійснювати реформування лише власними силами.

Існують розрахунки та обґрунтування підвищення ефективності ГТС шляхом використання українських можливостей і залучення коштів з інших джерел. Однак починати реконструкцію можна, лише маючи

чіткі уявлення про те, в якій системі буде працювати газотранспортна магістраль, що пролягає територією України.

2. Які моделі міжнародного співробітництва з підвищення ефективності роботи української ГТС відповідають національним інтересам України?

Інтересам України найбільше відповідатиме той проект, реалізація якого вирішуватиме принаймні дві проблеми: *по-перше*, ефективне постачання газу українській економіці за найнижчими цінами; *по-друге*, забезпечення найбільших надходжень до Державного бюджету від транзиту газу до третіх країн. Саме в такому аспекті й потрібно розглядати варіанти — передачі в управління, концесію або приватизації ГТС. Інші підходи — лише теоретична дискусія.

В основі вибору має лежати базовий принцип: забезпечення найвищих довгострокових дивідендів державі та українському громадянину від функціонування української ГТС. Рішення потрібно приймати, виходячи з цього.

Світова практика має приклади ефективного використання тих чи інших систем — як у формі державної власності, так і приватної. Скажімо, французька компанія *Electricite de France*, що виробляє і постачає близько 70% електроенергії, — належить державі. Однак є приклади енергопостачання і приватними компаніями. Така ж ситуація і з газотранспортними системами та постачанням газу: в цій сфері діють і приватні структури, і акціонерні товариства. Однак найефективнішою формою управління таких систем зараз стають національні корпорації.

Нам потрібно шукати той варіант, який гарантуватиме найбільше робочих місць і найвищі прибутки українській державі. Не варто просто прив'язуватися до якогось проекту — концесії, консорціуму чи приватної власності.

3. Як треба вести наступну роботу з розбудови міжнародного газотранспортного консорціуму з Росією та Німеччиною? Які країни (нафтогазові компанії) можуть взяти участь у роботі консорціуму (іншій формі співробітництва у цій сфері)?

Слід шукати баланс інтересів головних учасників — постачальника (Росії), споживачів (Заходу) і транзитної країни (України). У цьому трикутнику Україні треба задовольняти свої інтереси. Саме така модель містить найбільше можливостей для національної економіки.

4. Яким чином реалізація кожного з варіантів створення ГТК вплине на: прискорення інтеграції України до ЄС та її вихід на міжнародні фінансові ринки; подальшу можливість фінансування пільг та субсидій українським громадянам?

Реалізація газотранспортного консорціуму за участю трьох сторін — України, Росії та Німеччини, — без сумніву, сприятиме вирішенню не лише економічних проблем, але й геополітичних. Участь України в цьому проекті буде стимулювати й заохочувати країни Західної Європи до співробітництва з нами. Це, у свою чергу, прискорить інтеграцію України в ЄС.

Держава зможе фінансувати пільги українським громадянам за умови, якщо українська ГТС (зокрема, реалізуючи нові проекти в цій сфері) даватиме Україні дедалі більше прибутків. А якщо \$2,5 млрд., які сьогодні надходять до бюджету від транспортування газу, підуть у кишені інших суб'єктів консорціуму, то

такий підхід не дозволить ні субсидіювати українських громадян, ні вчасно виплачувати їм заробітну плату.

Ефективна, з урахуванням національних інтересів державна політика, в т.ч. у сфері використання газо- та нафтотранспортної мережі, а також можливостей транспортування на Захід електроенергії — це можливості додаткових надходжень до бюджету, за рахунок яких можна вирішувати і питання субсидій українським громадянам. І навпаки, якщо робота зі створення консорціуму, що, на жаль, ведеться лише за участю Росії та України, триватиме в такому форматі, — це призведе до зменшення як нинішніх асигнувань, так і перспектив України отримати додаткові надходження до бюджету в майбутньому. ■



КОНСОРЦІУМ ФІНАНСУВАТИМУТЬ ПРИВАТНІ КОМПАНІЇ, А НЕ ДЕРЖАВИ ЧИ УРЯДИ

Лесь ЛАСТОВЕЦЬКІ,
директор представництва компанії
Shell Central Europe Company Ltd.
в Україні

1. Чи може Україна винятково своїми силами підвищити ефективність роботи власної газотранспортної системи? Що їй у цьому заважає, і що треба зробити для підвищення ефективності роботи ГТС?

Я вважаю, що Україна, безперечно, спроможна підвищити ефективність роботи існуючої газотранспортної системи. Однак, щоб здійснити це, треба мати в розпорядженні кошти для необхідної модернізації. Зараз НАК “Нафтогаз України” та її дочірні компанії загалом можуть протягом певного періоду зібрати необхідні кошти, щоб здійснити модернізацію існуючої транзитної системи, але значні обсяги потенційних прибутків, отримані від українського виробництва газу та за транзит російського, використовуються для субсидювання українських споживачів. Якщо НАК “Нафтогаз України” і надалі нести відповідальність за фінансування українських споживачів газу в нинішніх розмірах, то вона ніколи не зможе зібрати достатньо коштів для реінвестування в існуючу ГТС та розширення своєї діяльності.

Я хотів би почути відповідь на два питання:

(1) За що “карається” НАК “Нафтогаз України”, і чому вона несе відповідальність за субсидювання українських споживачів газу?

(2) Чому Уряд не може взяти на себе зобов'язання створити більш прозорий механізм для субсидювання споживачів газу, замість покладання всього тягара на НАК “Нафтогаз України”?

2. Які моделі міжнародного співробітництва з підвищення ефективності роботи української ГТС відповідають національним інтересам України?

Є висока ймовірність того, що відповідь на це питання даватимуть лише політики. А легких відповідей не буває. У світовій практиці є приклади використання усіх запропонованих для аналізу варіантів, — і багато з них успішно реалізуються. Кожна незалежна держава самостійно вирішує, яка модель найбільше відповідає її умовам та цілям.



3. Як треба вести наступну роботу з розбудови міжнародного газотранспортного консорціуму з Росією та Німеччиною? Які країни (нафтогазові компанії) можуть взяти участь у роботі консорціуму (іншій формі співробітництва у цій сфері)?

Я вважаю, що, перш за все, необхідно визначити і розмежувати цілі, що саме стане власністю консорціуму. Чи буде він створений лише для нових газопроводів, наприклад Новопсков — Ужгород, Богородчани — Ужгород? Чи буде до нього включено газопровід Торжок — Долина? Чи ввійде до консорціуму існуюча інфраструктура ГТС, чи лише нові газопроводи?

До того, як приймати рішення, Україна має чітко визначити цілі, наявні інвестиційні ресурси і конкурентну стратегію. При цьому не слід забувати про існування планів використання альтернативних маршрутів транспортування газу в регіоні в обхід України (наприклад, Північно-Європейський газопровід).

Серед нафтогазових компаній, що потенційно можуть узяти участь у консорціумі, я назвав би наступні: ВАТ «Газпром», Ruhrgas AG, Shell (одна з найбільших у світі приватних компаній, що видобуває і продає газ), ENI. Залежно від того, якою буде структура консорціуму, участь у ньому можуть взяти також і виробники обладнання, наприклад, компанія General Electric.

На мою думку, найважливіше, про що Україні необхідно пам'ятати і враховувати у стратегії, — це те, що фінансування консорціуму здійснюватимуть приватні компанії, а не держави чи уряди.

4. Яким чином реалізація кожного з варіантів створення газотранспортного консорціуму вплине на ціни (тарифи) для українських та зарубіжних споживачів газу та транспортних послуг?

Приватні компанії фінансуватимуть проект, лише якщо матимуть можливість отримати певний прибуток від інвестицій. З огляду на це, транзитні тарифи можуть бути підвищені, щоб виправдати інвестиції, особливо якщо йдеться про будівництво нових газопроводів, наприклад, Новопсков — Ужгород. Адже прибутки від інвестицій у нові газопроводи традиційно нижчі, ніж прибутки від інвестицій в уже існуючу ГТС.

Економіка газового ринку диктує, що підвищення тарифів (необхідне для забезпечення відповідних прибутків інвесторам) не має бути настільки високим, щоб зробити ціну на транзитний газ неконкурентною, порівняно з іншими постачальниками газу (наприклад, з Норвегії) або з цінами на альтернативні енергоносії (скажімо, вугілля). Тарифна політика буде визначальним чинником успіху майбутнього консорціуму. ■



НАЙБІЛЬШ ЕФЕКТИВНОЮ СХЕМОЮ Є ПЕРЕДАЧА ГТС У КОНЦЕСІЮ МІЖНАРОДНОМУ КОНСОРЦІУМУ

Фердинанд ПАВЕЛ,
економіст Німецької консультативної групи з питань економічних реформ

1. Чи може Україна винятково своїми силами підвищити ефективність роботи власної газотранспортної системи? Що їй у цьому заважає, і що треба зробити для підвищення ефективності роботи ГТС?

Вирішення проблем для України власними силами не може бути ефективним з двох причин.

По-перше, ГТС — досить стара система і потребує значних інвестицій та витрат на її обслуговування. Відповідні потреби оцінюються приблизно в межах від \$500 млн. до \$2 млрд. протягом п'яти років. Очевидно, що такий обсяг інвестицій неможливий за рахунок Державного бюджету. Натомість приватні компанії здатні значно краще оцінити можливі ризики та переваги інвестицій. Отже, найефективнішим методом фінансування ГТС є залучення міжнародних ринків капіталу ще й тому, що така схема вимагає максимально відкритої експлуатації ГТС.

По-друге, ефективність української ГТС залежить не лише від внутрішньої ситуації у державі, але й від середовища, в якому вона функціонує. З огляду на прогнозоване зростання попиту на європейських ринках, перспективи продажу російського природного газу є досить привабливими. Проте процес лібералізації європейського енергетичного ринку водночас збільшує можливість інших країн-експортерів газу — таких, як Алжир, що постачає газ на значно коротшій відстані і тому — з меншими витратами. Для того, щоб російський газ залишався конкурентоспроможним, необхідно максимально знизити транспортні витрати. Оскільки транзитні країни теж мають прибуток від значимої російської частки на європейському ринку, то зниження вартості транзиту відповідає і їх власним інтересам, а це вимагає радше скоординованих заходів, ніж окремих стратегій на рівні держав.

Отже, з огляду на зазначені обставини, ефективність ГТС може бути підвищена шляхом міжнародного співробітництва. Якщо такий договір стане результатом відповідних ґрунтовних домовленостей, то додаткові прибутки від збільшення обсягів транзиту газу значно перевищать втрати від зниження оплати за транзит газу.

2. Які моделі міжнародного співробітництва з підвищення ефективності роботи української ГТС відповідають національним інтересам України?

Головним національним інтересом України має бути забезпечення стабільного функціонування ГТС, а також отримання відповідних прибутків для держави. Яким чином цього можна досягти?

Як зазначалося вище, для зниження вартості транзиту російського газу до Європи та досягнення довгострокових перспектив, ГТС має експлуатуватися в межах міжнародного консорціуму. Що стосується



питання власності, то високий рівень невизначеності щодо майбутнього та прибутків не дає великих надій на те, що приватизація ГТС може відбутися за відповідну ціну.

Натомість, гнучка схема державно-приватного співробітництва значно краще пристосована до зменшення таких ризиків, оскільки забезпечує відповідну віддачу для України залежно від досягнутих результатів на ринку. В принципі, можливі два типи контрактів між власником і консорціумом як оператором ГТС. У межах *адміністративного контракту (management contract)* приватний оператор відповідає лише за управління роботою ГТС, тоді як основні повноваження (такі, як рішення стосовно інвестицій) залишаються за державним власником. На відміну від першого, у межах *концесії* приватний оператор також відповідає за планування та реалізацію інвестицій. У випадку з ГТС необхідні інвестиції на обслуговування та розширення потужностей досягатимуть величезних сум для ризикованих, але потенційно вигідних економічних рішень. Приватні інвестори, як правило, значно краще підготовлені до сприйняття потенційних ризиків і переваг, пов'язаних з інвестиціями. Саме тому рішення стосовно інвестицій мають прийматися консорціумом, а не залишатися під контролем Уряду. Отже, найбільш ефективною схемою, яка відповідала б національним інтересам України, є передача ГТС у концесію міжнародному консорціуму.

3. Як треба вести наступну роботу з розбудови міжнародного газотранспортного консорціуму з Росією та Німеччиною? Які країни (нафтогазові компанії) можуть взяти участь у роботі консорціуму (іншій формі співробітництва у цій сфері)?

З метою реалізації згаданих вище переваг консорціуму, до його складу повинні увійти основний виробник газу (ВАТ "Газпром") та компанія, що відповідає за транзит газу в Україні (НАК "Нафтогаз України"). Крім того, можуть бути залучені й інші компанії, залежно від умов, які вони пропонують.

Потенційними партнерами є, наприклад, європейські газотрейдери: німецька компанія *Ruhrgas AG*, яка прагне забезпечити надійність поставок газу в обмін на надання необхідних інвестицій, або ж зарубіжні інвестори, які вкладають кошти у розрахунок на отримання своєї частки майбутніх прибутків. Найбільш перспективні з числа потенційних інвесторів можуть бути відібрані шляхом проведення відкритого тендеру.

Така стратегія вимагає триступеневого процесу. Перший крок — Уряд України має чітко визначити основні умови консорціуму, а саме: необхідну економічну модель (бажано концесію), а також

конкретні обов'язки та зобов'язання (тобто інвестиції), які він хотів би зазначити у тендері. Другим кроком має стати оголошення тендеру та надання потенційним партнерам можливості внести пропозиції стосовно участі. Останній крок — відбір найбільш привабливих пропозицій та узгодження конкретних питань шляхом двосторонніх переговорів з обраними компаніями.

4. Яким чином реалізація кожного з варіантів створення ГТК вплине на ціни (тарифи) для українських і зарубіжних споживачів газу та транспортних послуг?

Очікується суттєве зростання попиту на природний газ на ринку ЄС з огляду на тенденції відмови від використання ядерної енергії та екологічні чинники. Відповідно, це призведе до зростання ціни на газ, і не лише в Європі, але й уздовж усього транзитного шляху. Водночас, створення консорціуму неминуче сприятиме утриманню цього зростання у прийнятних межах, адже він суттєво знизить транспортні витрати завдяки низьким транзитним тарифам. ■



НАЙБІЛЬШ ПРИЙНЯТНОЮ ФОРМОЮ Є ПЕРЕДАЧА ГТС У КОНЦЕСІЮ

Володимир ПЕХОТА,
уповноважений представник
фракції "Регіони України"
у Верховній Раді України

1. Чи може Україна винятково своїми силами підвищити ефективність роботи власної газотранспортної системи? Що їй у цьому заважає, і що треба зробити для підвищення ефективності роботи ГТС?

Для підвищення ефективності роботи ГТС у цілому необхідно здійснити комплекс заходів як організаційного, так і технологічного характеру, спрямованих на збільшення експортного потенціалу ГТС, підвищення енергетичної ефективності й надійності транспортування газу шляхом модернізації обладнання та застосування новітніх технологій.

Розрахунки фахівців паливно-енергетичного комплексу підтверджують, що за рахунок власних коштів можна здійснити ремонт, реконструкцію, модернізацію та будівництво газопроводів. Однак треба проаналізувати, наскільки це економічно обґрунтовано і чи доцільно відволікати чималі кошти від виконання інших, зокрема соціальних загальнодержавних програм.

2. Які моделі міжнародного співробітництва з підвищення ефективності роботи української ГТС відповідають національним інтересам України?

Чинне законодавство України забороняє приватизацію магістральних газопроводів і підземних газосховищ. Тому найбільш прийнятною моделлю міжнародного співробітництва з ефективного використання ГТС є її передача в концесію спільному підприємству чи консорціуму за участю зацікавлених країн із числа тих, що видобувають та споживають газ.

Звичайно, така форма співробітництва вимагає детальної розробки установчих документів, договорів, протоколів — з урахуванням національних інтересів

країни. Це забезпечить Україні ще й політичні дивіденди — перспективи участі в міжнародній кооперації та вступу до Європейського Союзу.

3. Як треба вести наступну роботу з розбудови міжнародного газотранспортного консорціуму з Росією та Німеччиною? Які країни (нафтогазові компанії) можуть взяти участь у роботі консорціуму (іншій формі співробітництва у цій сфері)?

Створення міждержавної системи транспортування газу передбачене Рамковою угодою про інституційні засади створення міждержавних систем транспортування нафти та газу, яку Верховна Рада ратифікувала 18 січня 2001р. А наступну роботу з розбудови міжнародного консорціуму треба вести на рівні підписання міждержавних угод і протоколів, з урахуванням пріоритетних напрямів розвитку ГТС України. Серед них можна назвати такі: недопущення зменшення транзитних потоків газу через Україну, забезпечення надійності транзитних послуг, диверсифікація джерел надходження газу. Доцільно було б крім України, Росії та Німеччини залучати до міжнародного ГТК і інші зацікавлені держави та нафтогазові компанії як Європи, так і Азії.

4. Яким чином реалізація кожного з варіантів створення ГТК вплине на прискорення інтеграції України до ЄС та її вихід на міжнародні фінансові ринки?

Сьогодні в цьому контексті можна розглядати лише дві організаційні форми майбутньої експлуатації ГТС: передачу її в концесію або приватизацію. Концесія, з юридичного погляду, не потребує внесення змін до законодавства України і дає можливість отримувати надходження до бюджету. Приватизація можлива лише за умови зміни законодавства та збереження у державній власності 50%+1 акцій, що гарантуватиме Україні можливість впливу на всі найважливіші рішення стосовно діяльності компанії.

За умови такої приватизації або концесії, над ГТС зберігається державний контроль, і відкривається шлях для інвестицій та підвищення надійності й ефективності використання ГТС, що значною мірою сприятиме виходу України на міжнародні фінансові ринки. ■



НА ПЕРШЕ МІСЦЕ ТРЕБА СТАВИТИ НАЦІОНАЛЬНІ ІНТЕРЕСИ УКРАЇНИ

Борис ТАРАСЮК,
голова Комітету Верховної Ради України
з питань Європейської інтеграції

1. Чи може Україна винятково своїми силами підвищити ефективність роботи власної газотранспортної системи? Що їй у цьому заважає, і що треба зробити для підвищення ефективності роботи ГТС?

Україна після розпаду СРСР отримала у спадок другу за потужністю ГТС у Європі, яка є одним з найголовніших національних надбань України (за попередніми оцінками її вартість оцінюється в \$13,4 млрд.), а також — запорукою економічної безпеки нашої держави.

Безумовно, економічна криза 1990-х років, що охопила всі без винятку галузі економіки, негативно відбилася і на ситуації у ГТС України. Сьогодні ні в кого не виникає сумнівів стосовно необхідності підвищення ефективності її роботи, а також забезпечення для цього відповідного фінансування.

У цьому контексті, на мою думку, слід ставити питання не про те, чи *може* Україна підвищити ефективність своєї ГТС власними силами, а про те, чи *повинна* вона це робити. Я переконаний, доки не буде прийняте базове законодавство стосовно реформування галузі та не будуть здійснені економічні розрахунки стосовно найбільш ефективних напрямів реформування ГТС, — Україна *зобов'язана* своїми силами забезпечувати утримання ГТС, стан якої на сьогодні, до речі, не гірший, ніж у нашого східного сусіда.

Що ж до питання про те, де взяти необхідні для цього ресурси, то відповідь лежить на поверхні: потужності та потенціал ГТС повинні не лише забезпечувати її існування та модернізацію, але й суттєво поповнювати Державний бюджет. Для цього потрібно лише здійснювати оплату за транспортування газу не товаром, як це відбувається зараз, а грошовими коштами.

2. Які моделі міжнародного співробітництва з підвищення ефективності роботи української ГТС відповідають національним інтересам України?

Сьогодні досить важко говорити про те, який із запропонованих варіантів виявиться найефективнішим в українських умовах. Можна однозначно сказати, що запропонований Москвою сценарій створення газотранспортного консорціуму з економічної точки зору є найменш привабливим для України. Більше того, бажання найвищого керівництва нашої держави віддати українську власність в управління Росії (хоч і на паритетних засадах) не лише не відповідає національним інтересам України, а й може ускладнити співробітництво України із західними партнерами.

Обираючи варіант, найбільш прийнятний для України, слід звернути увагу на досвід Чехії та Словаччини, які через відкритий тендер реалізували 49% акцій національних ГТС. Приватизація може не лише сприяти збільшенню інвестицій в українську ГТС, а й забезпечити одночасне представництво в українській економіці кількох західних нафтогазових ТНК.

Однак присутність іноземного інвестора не завжди відіграє позитивну роль: треба пам'ятати гіркий досвід Казахстану стосовно передачі своєї ГТС у концесію наприкінці 1990-х років.

3. Як треба вести наступну роботу з розбудови міжнародного ГТК з Росією та Німеччиною? Які країни (нафтогазові компанії) можуть взяти участь у роботі консорціуму (іншій формі співробітництва у цій сфері)?

На мою думку, те, що було поспіхом зроблено, слід, перш за все, привести у відповідність із чинним законодавством України, враховуючи при цьому її національні інтереси. Я маю на увазі підписання та набуття чинності Угодою між Кабінетом Міністрів України та Урядом РФ про стратегічне співробітництво в газовій галузі (від 8 жовтня 2002р.), за умовами якої передбачається створення ГТК.

До сьогодні не з'ясоване питання стосовно необхідності ратифікації цього документа. На думку групи народних депутатів, Угода потребує ратифікації Верховною Радою України. Було підготовлене відповідне конституційне подання. Важливо відзначити,

що Конституційний Суд з 22 січня 2003р. не може дати відповідь на те, чи необхідно ратифікувати Угоду. Отже, поки ця проблема не вирішена, легітимність процедури набуття Угодою чинності викликає досить серйозний сумнів.

Що ж до перспектив створення ГТК, то, на мою думку, ще до підписання славнозвісної угоди цей процес треба було зробити більш відкритим, і на перше місце поставити національні інтереси України, а не сусідньої країни. Наведу приклад: за умовами згаданої вище Угоди, Росія нарівні з Україною буде управляти українською власністю в обмін на обцянки про інвестування ГТС України. Але з юридичної точки зору Росія не зможе інвестувати в українську ГТС. Річ у тім, що за чинним законодавством газотранспортна мережа залишається у власності України, а передаються лише права на управління нею. Таким чином, якщо інвестор не зможе збільшити своє майно, то інвестувати в такий об'єкт він також не захоче.

Водночас, майбутнє співробітництво в питанні транспортування газу не можна знімати з порядку денного. Але до співпраці слід залучати всі зацікавлені сторони — як країни, що експортують і транспортують сировину, так і країни-споживачі.

4. Яким чином реалізація кожного з варіантів створення ГТК вплине на прискорення інтеграції України до ЄС та її вихід на міжнародні фінансові ринки?

Безперечно, створення ГТК впливатиме на відносини України з ЄС, а відповідно, і на процес євроінтеграції. ЄС активно працює над створенням єдиного енергетичного ринку та забезпеченням енергетичної безпеки. Україна може відігравати досить серйозну роль як у Чорноморському регіоні, так і загалом у співробітництві з ЄС.

Однак ефективна співпраця з ЄС можлива лише за умови взаємного виконання сторонами своїх зобов'язань. Водночас, стаття 5 згаданої вище Угоди (згідно з якою сторони на основі консенсусу визначають умови участі в консорціумі європейських газових компаній) суперечить зобов'язанням України, що випливають з Угоди про партнерство та співробітництво між Європейськими співтовариствами і України (УПС). У статті 36 УПС йдеться про те, що сторони уникатимуть "будь-яких заходів чи дій, які створюють більш обмежені умови для створення і функціонування компаній одна одної".

Таким чином, створення ГТК на умовах, що суперечать зобов'язанням України, обумовленим в УПС, можуть значно ускладнити процес європейської інтеграції нашої країни. ■



ПЕРЕДЧАСНА ПУБЛІЧНА ДИСКУСІЯ ПЕРЕШКОДИТЬ ПРОСУВАННЮ ПОДАЛЬШИХ ПЕРЕГОВОРІВ ЩОДО СТВОРЕННЯ КОНСОРЦІУМУ

Володимир ТРИКОЛІЧ,
перший заступник
голови правління
НАК "Нафтогаз України"

На сьогодні триває переговорний процес із російською стороною щодо діяльності створеного товариства з обмеженою відповідальністю "Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України" (далі — Товариство) на передінвестиційній фазі, проводиться робота щодо розроблення відповідних документів з метою завершення передінвестиційної фази та переходу Товариства на інвестиційну фазу. Крім того, знаходиться в стадії вирішення питання про залучення коштів інвесторів до запланованих робіт за проектом створення Консорціуму.

У серпні 2003р. Зборами Учасників Товариства прийнято рішення про розширення ГТС України шляхом будівництва нової нитки газопроводу від східного до західного кордону України, що дасть можливість збільшити обсяги транзиту газу через територію України до 2013р. на 20-30 млрд. м³ на рік, визначено доцільність підготовки інвестиційного проекту розширення ГТС України у напрямку Новопсков — Ужгород від Александрового Гаю як першого етапу діяльності Консорціуму на інвестиційній фазі.

На виконання цих рішень підготовлено бізнес-план інвестиційного проекту на газопроводи за двома варіантами — Ду 1400 мм та Ду 1200 мм, готуються техніко-економічні обґрунтування будівництва за цими варіантами.

З метою прискорення переходу Консорціуму на інвестиційну фазу діяльності у січні 2004р. сторони домовилися прийняти першим етапом будівництва нового газопроводу Новопсков — Ужгород будівництво дільниці Богородчани — Ужгород, що дозволяє збільшити пропускну спроможність ГТС України в ужгородському напрямку.

Беручи до уваги досвід іноземних компаній при підготовці аналогічних проектів, залучено експертів програми *INOGATE*, якими в межах проведення робіт за програмою розроблено проект Концепції розвитку та ефективності ГТС України (техніко-економічні аспекти) та здійснено оцінку вартості фондів транзитної частини газотранспортної системи України.

Проводяться роботи щодо залучення німецької сторони до робіт на передінвестиційній фазі діяльності Консорціуму.

Проведено низку корпоративних зустрічей фахівців НАК "Нафтогаз України", ВАТ "Газпром" та концерну *Ruhrgas AG*.

На зустрічі 24 січня 2004р. в Києві німецьку сторону поінформовано про спільно прийняті НАК "Нафтогаз України" та ВАТ "Газпром" рішення щодо будівництва нового газопроводу Новопсков — Ужгород від Александрового Гаю та здійснено презентацію проекту будівництва дільниці нового газопроводу Богородчани — Ужгород як першого етапу діяльності Консорціуму на інвестиційній фазі.

Німецька сторона попросила певний час для підготовки пропозицій щодо участі у зазначених роботах.

Крім того, конкретні пропозиції щодо участі в роботі Консорціуму будуть надані європейським газовим компаніям після остаточного узгодження його учасниками, НАК “Нафтогаз України” та ВАТ “Газпром”, на основі консенсусу, технічних рішень стосовно будівництва нового газопроводу і розробки схеми фінансування проекту.

Здійснюючи моніторинг питань щодо створення Міжнародного консорціуму з управління та розвитку газотранспортної системи України, які протягом минулого року висвітлювались у засобах масової інформації, можна зробити висновок, що інформаційні матеріали за цією темою, що надавались, часто були недостовірними або мали негативний відтінок. Деякі висловлювання щодо просування роботи за проектом Консорціуму негативно вплинули на переговорний процес між НАК “Нафтогаз України” та ВАТ “Газпром” та громадську думку з цього питання взагалі.

Вважаємо, що передчасне обговорення під час круглого столу запропонованої Центром Разумкова теми в результаті може призвести до створення негативного іміджу Компанії та перешкодить просуванню подальших переговорів щодо Консорціуму в двосторонньому та тресторонньому форматі. ■



ПОТРІБЕН ВСЕБІЧНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ РІЗНИХ ВАРІАНТІВ СПІВРОБІТНИЦТВА

Леонід УНИГОВСЬКИЙ,
генеральний директор Асоціації
“Нафтогазбудінформатика”

1. Чи може Україна винятково своїми силами підвищити ефективність роботи власної газотранспортної системи? Що їй у цьому заважає, і що треба зробити для підвищення ефективності роботи ГТС?

Україна, безумовно, може підвищити ефективність роботи власної ГТС. Це дозволяють геополітичне становище, висококваліфіковані кадри, потенціал промисловості та економічні показники роботи ГТС. Однак існують чинники, що заважають підвищенню її ефективності, серед яких головними, на мою думку, є наступні:

- ❖ надто велика “соціальна складова”, тобто, по суті, дотування господарства та населення країни за рахунок роботи ГТС. Низькі внутрішні ціни на природний газ і тарифи на його транспортування газопроводами не дають можливості виділити кошти, необхідні для модернізації та розвитку системи;

- ❖ використання негнучкої тарифної системи, яка “не реагує” на зміни обсягів газу, що транспортується газопроводами;

- ❖ надмірна політизація.

Для підвищення ефективності роботи ГТС потрібно, перш за все, створити необхідні економічні умови, в т.ч. поступово збільшуючи ціни на природний газ і тарифи на його транспортування для українських споживачів до економічно виправданих. Це забезпечило б кошти, необхідні для надійного функціонування ГТС.

Водночас слід зазначити, що створення міжнародного газотранспортного консорціуму є вигідним для України. Насамперед — з огляду на збереження та збільшення, в перспективі, обсягів транзиту природного газу територією України.

2. Які моделі міжнародного співробітництва з підвищення ефективності роботи української ГТС відповідають національним інтересам України?

Передача ГТС в управління консорціуму, її приватизація, передача в концесію чи будівництво нового газопроводу — будь-яка модель міжнародного співробітництва може бути або вигідною, або згубною для України. Все залежить від умов, на яких ці моделі будуть реалізовуватися, тобто від результатів переговорів. А це, як правило, досить делікатний процес: втручання сторонніх (крім представників, визначених урядами зацікавлених країн) під час переговорів було б зайвим і шкідливим.

Зважаючи на важливість цієї проблеми для України, громадськість повинна бути ознайомлена з результатами роботи вже після того, як фахівці оцінять переваги та недоліки кожного варіанта, а експерти підготують рекомендації. Але лише після завершення переговорів.

3. Як треба вести наступну роботу з розбудови міжнародного газотранспортного консорціуму з Росією та Німеччиною? Які країни (нафтогазові компанії) можуть взяти участь у роботі консорціуму (іншій формі співробітництва у цій сфері)?

Перш за все, потрібен всебічний економічний аналіз різних варіантів співробітництва, причому не лише станом на 2004р., але й на перспективу — до 2020р., 2030р. Аналіз повинен спиратися на показники енергетичних стратегій Росії, України, Європейського Союзу. При цьому слід усвідомлювати роль і місце України на євразійському ринку природного газу, пам’ятати про підписання довгострокової угоди Росії з Туркменістаном, високу ймовірність будівництва газопроводу з Росії дном Балтійського моря, прийняття рішення ВАТ “Газпром” про розвиток потужностей із виробництва зрідженого газу і т.ін.

Доцільно, щоб у роботі ГТК взяли участь багато відомих компаній, які представляють як продавців природного газу, так і газотранспортні та газодобувні структури, але за Україною має бути збережена, так би мовити, “золота акція” — що дасть можливість впливати на вирішення найважливіших питань діяльності ГТС.

4. Яким чином реалізація кожного з варіантів створення ГТК вплине на ціни (тарифи) для українських та зарубіжних споживачів газу та транспортних послуг?

На мою думку, реалізація кожного з варіантів створення ГТК (мабуть, за винятком будівництва нового газопроводу) призведе до підвищення цін на природний газ для українських споживачів. Ціни транспортних послуг для внутрішніх споживачів зростуть, а транзитних послуг — зменшаться або зміняться.

Економіка диктує свої закони: незалежно від того, чи буде створений консорціум, ціни на газ і тарифи на його транспортування на внутрішньому ринку треба підвищувати. ■

**ГОЛОВНУ УВАГУ СЛІД ЗОСЕРЕДИТИ
НА УМОВАХ ПЕРЕДАЧІ ГТС
В УПРАВЛІННІ КОНСОРЦІУМУ**

Роман ШПЕК,
Представник України при ЄС

1. Чи може Україна винятково своїми силами підвищити ефективність роботи власної газотранспортної системи? Що їй у цьому заважає, і що треба зробити для підвищення ефективності роботи ГТС?

Насамперед хотів би нагадати про наміри ЄС до 2020р. удвічі збільшити імпорт російського газу. Добре відомо, що сьогодні територією України транспортується близько 80% експорту російського газу до Європи. Водночас, на думку українських фахівців, потужності української ГТС використовуються лише на 65-70%, і, за умови будівництва ряду додаткових об'єктів, їх можна було б збільшити ще на 50 млрд. м³ газу. Збільшення потужностей української ГТС вимагає значно менших обсягів інвестицій, ніж будівництво кожного із запропонованих варіантів газопроводів в обхід України. Однак відомо, що енергетичні компанії Росії, Італії, Німеччини, Фінляндії і Франції ведуть активну роботу з розбудови більш витратних, порівняно з українськими проектами, газопроводів.

Можна стверджувати, що однією з причин таких дій міжнародних енергетичних компаній є невизначеність конкретних умов їх участі в управлінні та власності на українську ГТС. Це означає, що залучення суттєвих інвестиційних ресурсів для модернізації та розширення пропускної спроможності української ГТС вимагає налагодження ефективного міжнародного співробітництва України з компаніями насамперед Росії і країн-членів ЄС — як найбільшими постачальниками та споживачами газу.

Крім цього, для підвищення ефективності роботи ГТС необхідно здійснювати реформування газового сектору відповідно до ринкових принципів — посилюючи конкуренцію, диверсифікуючи енергопостачання, формуючи тарифи на ринкових засадах, забезпечуючи стабільність і відповідність міжнародним стандартам та законодавству (насамперед у системі бухгалтерського обліку й аудиту), залучаючи інвестиції тощо.

2. Які моделі міжнародного співробітництва з підвищення ефективності роботи української ГТС відповідають національним інтересам України?

Ефективне управління ГТС, у т.ч. залучення значимих інвестиційних ресурсів для її модернізації, безпосередньо пов'язане з вирішенням питання стосовно власності на ГТС. Тому, на мою думку, сьогодні головну увагу слід зосередити на умовах передачі ГТС в управління консорціуму. Рішення має бути економічно обґрунтованим. Уряд України має результати роботи експертів України та ЄС, а також розрахунки Німецької консультативної групи з питань

економічних реформ при Уряді України стосовно варіантів реформування української ГТС. Слід узагальнити ці та інші розробки і прийняти виважене рішення.

Водночас, якщо порівнювати приватизацію і передачу ГТС у концесію, то я віддав би перевагу останній. Хоча приватизація, в цілому, є ефективнішою формою економічного управління, і на її користь можна навести багато переконливих аргументів, але навряд чи приватизаційна ціна українських газопроводів сьогодні може бути достатньо високою. Варто лише пригадати пропозиції компанії *Shell* (\$1 млрд. за 49% акцій ГТС України) та ВАТ «Газпром» (50% акцій ГТС України за борги перед компанією за спожитий газ). Це пояснюється відсутністю на українському ринку газу відомих енергетичних компаній та інвесторів зі світовою репутацією. Створення ж консорціуму з управління ГТС шляхом передачі в концесію та ефективне його функціонування зможе в майбутньому суттєво підвищити приватизаційну ціну ГТС.

3. Як треба вести наступну роботу з розбудови міжнародного газотранспортного консорціуму з Росією та Німеччиною? Які країни (нафтогазові компанії) можуть взяти участь у роботі консорціуму (іншій формі співробітництва у цій сфері)?

Насамперед слід визначити чіткі умови залучення іноземних компаній та інвесторів до створення ГТК. Особливої уваги потребують такі питання, як права та обов'язки учасників консорціуму. Умови залучення іноземних компаній повинні бути зрозумілими, прозорими та недискримінаційними.

Сьогодні зацікавленість в участі у консорціумі, крім Росії та Німеччини, виявляють Франція (*Gaz de France*), Італія (*Edison*), інші держави. Впевнений, що мірою конкретизації умов участі іноземних компаній у ГТК, кількість зацікавлених суттєво зросте.

4. Яким чином реалізація кожного з варіантів створення ГТК вплине на: прискорення інтеграції України до ЄС та її вихід на міжнародні фінансові ринки; реформування газового сектору України та прискорення вирішення проблеми сплати боргу за спожитий російський газ?

Створення ГТК із залученням енергетичних компаній ЄС та за умови недискримінації учасників консорціуму, безумовно, справить позитивний вплив на інтеграцію України до ЄС та її вихід на міжнародні ринки капіталу, незалежно від того, який варіант створення консорціуму буде обраний. Це також підвищить роль України в питанні безпеки енергопостачання ЄС.

Організація ГТК в Україні вимагає вдосконалення правового поля інвестиційної діяльності. Вирішення цього питання є умовою залучення неспекулятивних інвестицій, започаткування дієвої співпраці з провідними енергетичними компаніями з метою підвищення ефективності міжнародного транзиту, відновлення та розвитку основних фондів ГТС, забезпечення прозорості газового бізнесу і, як наслідок, покращання функціонування сектору. Це, у свою чергу, стимулюватиме вирішення проблеми боргу за спожитий російський газ. ■

УГОДА

між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про стратегічне співробітництво в газовій галузі

Кабінет Міністрів України та Уряд Російської Федерації, далі — Сторони, бажаючи сприяти довгостроковому взаємовигідному співробітництву в газовій галузі,

керуючись Заявою Президента України та Президента Російської Федерації про стратегічне співробітництво в газовій сфері від 9 червня 2002 року, ґрунтуючись на положеннях Договору між Україною та Російською Федерацією про економічне співробітництво на 1998-2007 роки від 27 лютого 1998 року, Угоди між Урядом України та Урядом Російської Федерації про співробітництво в розвитку паливно-енергетичних комплексів від 7 вересня 1994 року, Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про гарантії транзиту російського природного газу територією України від 22 грудня 2000 року, а також Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про додаткові заходи щодо забезпечення транзиту російського природного газу територією України від 4 жовтня 2001 року,

з метою подальшого розвитку системи магістральних газопроводів України, а також здійснення безперервного транзиту природного газу в європейські країни територією України,

домовились про таке:

Стаття 1

Предметом цієї Угоди є формування основних напрямів стратегічного співробітництва в газовій галузі з метою створення сприятливих умов для розвитку торгово-економічних відносин і взаємних інвестицій.

Стаття 2

Сторони налаштовані розвивати довгострокове взаємовигідне співробітництво в таких напрямках:

- ❖ розробка спільного балансу і забезпечення транзиту природного газу на період дії цієї Угоди;
- ❖ будівництво, реконструкція та експлуатація газопроводів, підземних сховищ газу та інших об'єктів інфраструктури газового комплексу, надання сервісних послуг;
- ❖ розробка спільних проектів транспортування газу територіями держав Сторін до закордонних ринків, в тому числі із залученням компаній третіх країн;
- ❖ підготовка і застосування нормативно-технічних документів, які регламентують функціонування газотранспортних систем;
- ❖ сприяння в розробці проектів щодо освоєння газових родовищ на території обох країн.

Стаття 3

Сторони домовились створити на взаємовигідних умовах міжнародний консорціум у формі господарського товариства (далі — Консорціум), до сфери діяльності якого належать:

- ❖ транспортування газу та забезпечення надійності, безпеки і стабільності функціонування газотранспортної системи України, збільшення обсягів транзиту природного газу територією України;
- ❖ створення нових конкурентоспроможних газотранспортних потужностей на території України;
- ❖ економічно обґрунтоване використання та експлуатація магістральних потужностей газотранспортної системи і підземних сховищ газу України;
- ❖ залучення необхідних інвестиційних ресурсів для модернізації та розвитку газотранспортної системи України.

Стаття 4

Уповноваженими організаціями зі створення Консорціуму призначаються:

з Української Сторони — Національна акціонерна компанія "Нафтогаз України";

з Російської Сторони — Відкрите акціонерне товариство "Газпром".

Сторони доручають уповноваженим організаціям укласти договір про дії щодо створення Консорціуму.

Стаття 5

Консорціум створюється на паритетних засадах.

Порядок формування та розмір статутного капіталу Консорціуму визначаються в установчих документах.

Учасники Консорціуму спільно на основі консенсусу визначають умови участі в Консорціумі європейських газових компаній.

Стаття 6

Уповноважені організації при створенні Консорціуму передбачають участь представників Сторін в органах управління Консорціуму.

Стаття 7

Консорціум буде створюватися, реєструватися та діяти відповідно до законодавства України.

Головний офіс Консорціуму та його органи управління будуть розташовуватися у м.Києві (Україна).

Стаття 8

Сторони відповідно до законодавства своїх держав здійснюють підтримку діяльності Консорціуму.

Стаття 9

Кожна Сторона надає іншій Стороні наявну в неї інформацію щодо всіх питань, пов'язаних з розвитком співробітництва у газовій галузі, за умов, що її надання не суперечить законодавству держави Сторони, яка надає таку інформацію.

Сторони своєчасно обмінюватимуться відповідними нормативно-правовими актами, які стосуються діяльності, що здійснюється в рамках цієї Угоди.

Надання конфіденційної інформації щодо діяльності Консорціуму третім Сторонами здійснюється лише за взаємною згодою Сторін.

Стаття 10

Спори між Сторонами щодо тлумачення та застосування положень цієї Угоди будуть вирішуватися шляхом проведення консультацій та переговорів.

Стаття 11

Ця Угода не зачіпає прав та обов'язків Сторін, які випливають з інших міжнародних договорів, учасниками яких вони є.

Стаття 12

За згодою Сторін до цієї Угоди можуть бути внесені доповнення або зміни, які оформляються окремими міжурядовими протоколами, що є невід'ємною частиною цієї Угоди.

Стаття 13

Координацію виконання цієї Угоди здійснюють:

з Української Сторони — Міністерство палива та енергетики України; з Російської Сторони — Міністерство енергетики Російської Федерації.

Стаття 14

Ця Угода набуває чинності з дати її підписання та діятиме протягом 30 років. Вона автоматично продовжується на наступні п'ятирічні періоди, якщо жодна із Сторін не менш ніж за два роки до закінчення чергового п'ятирічного періоду не повідомить іншу Сторону про свій намір припинити її дію.

Вчинено у м.Кишиневі, 7 жовтня 2002 року, в двох примірниках, кожний українською та російською мовами, при цьому обидва тексти мають однакову силу. ■

За Кабінет Міністрів України

А.Кінах

За Уряд Російської Федерації

М.Касьянов

МІЖНАРОДНИЙ КОНСОРЦІУМ З УПРАВЛІННЯ ГТС УКРАЇНИ: ХРОНОЛОГІЯ ПОДІЙ*

2001 рік

- 19 червня, Київ.** Під час засідання Координаційної ради з питань іноземних інвестицій Л.Кучма висловив готовність почати переговори стосовно приватизації української ГТС за участю всіх зацікавлених сторін — України, Росії, ЄС — та на умовах рівної участі.
- 11 вересня, Ялта.** Під час самміту Україна-ЄС прийняте рішення про створення в рамках програми ЄС *INOGATE* Спільної робочої групи експертів Україна-ЄС з питань розробки варіантів реформування ГТС України.
- 4 жовтня, Київ.** Підписана Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Російської Федерації про додаткові заходи щодо забезпечення транзиту російського природного газу територією України. Угодою визначалися, зокрема, умови врегулювання заборгованості НАК “Нафтогаз України” перед ВАТ “Газпром” шляхом випуску на умовах, порівнянних з умовами реструктуризації боргу України кредиторам Паризького клубу, і передачі ВАТ “Газпром” облігацій зовнішньої облігаційної позики НАК “Нафтогаз України” (стандартні корпоративні єврооблігації)... із терміном погашення з 2004 до 2013 року”.

2002 рік

- Лютий.** У рамках програми *TACIS-INOGATE* та з метою визначення шляхів інтеграції українських магістральних газопроводів у міжнародну систему транспортування газу розпочала роботу Спільна робоча група, до складу якої увійшли 10 незалежних експертів з України та ЄС. Завданням Спільної робочої групи було проведення міжнародного техніко-економічного аналізу ГТС України, її вартості, ліквідності; розробка та попередня оцінка варіантів реформування; розробка пропозицій з найкращого варіанту реформування.
- 9 червня, Санкт-Петербург.** Президенти України та Росії Л.Кучма і В.Путін підписали Спільну заяву, якою урядам обох держав доручалося у стислі строки підготувати до підписання російсько-українську угоду про стратегічне співробітництво в газовій галузі, що передбачала б, зокрема, створення на паритетних засадах консорціуму з управління та розвитку ГТС України.
- 10 червня, Санкт-Петербург.** Під час тресторонніх переговорів між президентами Росії, України та Федеральним канцлером Німеччини підписана Спільна заява про співробітництво у використанні магістральних газопроводів, що проходять територією України, та забезпеченні безперебійного транзиту російського газу до європейських країн.
Сторони домовилися, що при розгляді питання вибору компаній, які будуть залучатися до спільної діяльності в рамках консорціуму, пріоритет надаватиметься німецьким компаніям.
В.Путін висловив думку, згідно з якою, консорціум може залучити \$2,5 млрд. на вдосконалення газопроводів і додатково \$15 млрд. — протягом наступних 10 років на розвиток ГТС.
- 12 червня, Київ.** Президент України Л.Кучма доручив першому віце-прем’єр-міністру України О.Дубині до 30 червня 2002р. розробити і внести на розгляд Президента концепцію і проект Угоди про створення міжнародного консорціуму з управління та розвитку ГТС України.
Цього ж дня прем’єр-міністр України А.Кінах доручив у триденний строк підготувати проект розпорядження Кабінету Міністрів України про створення експертно-аналітичної групи з виконання завдань, поставлених Президентом України після підписання президентами України і Росії та Федеральним канцлером ФРН тресторонньої заяви.
- 18 червня, Київ.** Розпорядженням Кабінету Міністрів України створена Міжвідомча робоча група (під головуванням прем’єр-міністра України А.Кінаха) з розроблення проектів концепції та угоди щодо створення міжнародного консорціуму з управління та розвитку газотранспортної системи України.
- 19 червня, Брюссель.** Відбулася конференція “Розвиток нафтогазового сектору України та можливості залучення закордонних інвесторів”. Представлені, зокрема, три інвестиційні проекти ДК “Укртрансгаз” з модернізації ГТС України.
- 20 червня.** Представник Європейської Комісії з питань транспорту та енергетики Ф.Бенсарса заявив, що ЄС вітає ідею передачі української ГТС в управління міжнародному консорціуму, в якому, крім України, можуть взяти участь Росія і Німеччина.
- 21 червня, Харків.** Відбулося 7 засідання Міжурядової україно-російської комісії із співробітництва. За підсумками засідання, підписані двостороння міжурядова угода про транзит російського газу українською територією на 2003-2012рр. та довгостроковий контракт між НАК “Нафтогаз України” та ВАТ “Газпром” про обсяги та умови транзиту російського природного газу територією України на 2003-2012рр.
- 17 липня, Москва.** Відповідно до розпорядження голови правління ВАТ “Газпром” створена Робоча група для підготовки проекту міжурядової угоди та проекту договору про створення на паритетних засадах консорціуму з управління та розвитку газотранспортної системи України. Головою Робочої групи призначено заступника голови правління ВАТ “Газпром” О.Рязанова.
- 8 серпня.** У ході переговорів президентів України і Росії Л.Кучми і В.Путіна досягнуті попередні домовленості про підписання 7 жовтня 2002р. угоди про створення міжнародного консорціуму.
Президент України Л.Кучма заявив, що 7 жовтня 2002р. Україною і Росією буде підписаний документ про створення міжнародного газового консорціуму з управління і розвитку газотранспортної системи України. У другій половині вересня до переговорів України і Росії про створення консорціуму має долучитися Німеччина.
- 14 серпня, Київ.** Перший віце-прем’єр-міністр України О.Дубина повідомив, що українська та російська сторони підготували свої варіанти угоди про створення Міжнародного газового консорціуму з управління та розвитку газотранспортної системи України, в яких немає принципових розбіжностей.
У ЗМІ поширена інформація про те, що Україна вважає необхідним зберегти за собою (50% + 1) акцій майбутнього консорціуму; Росія наполягає на паритетній участі двох країн. Про участь Німеччини не йдеться.
- 16 серпня, Москва.** Відбулася зустріч глав урядів Росії і України М.Касьянова і А.Кінаха. Поширена інформація про те, що Україна домоглася принципових поступок: не приватизувати газотранспортну систему країни та, на випадок створення консорціуму, не віддавати її в управління Росії та ВАТ “Газпром”.
- 17 вересня, Київ.** Спільна робоча група експертів Україна-ЄС з питань розробки варіантів реформування ГТС України представила Підсумковий звіт про свою діяльність керівництву НАК “Нафтогаз України” та представникам Європейської Комісії.

* У таблиці використані матеріали інформаційних повідомлень у друкованих та електронних ЗМІ, стенограм, поданих на офіційних веб-сайтах Верховної Ради та Президента України.

Робоча група визначила, що існуюча транзитна газотранспортна система України, якою транспортується російський газ до Європи, складається з газопроводів загальною протяжністю 11 тис. км; попередня оцінка її вартості становить \$13 269 млн.

- 7 жовтня, Кишинів.** У ході самміту країн СНД глави урядів України і Росії А.Кінах і М.Касьянов, у присутності президентів двох країн, підписали Угоду між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про стратегічне співробітництво в газовій галузі. Угода передбачає, зокрема, створення на паритетних засадах міжнародного консорціуму (у формі господарського товариства) з управління і розвитку магістральних газопроводів України.
- 29 жовтня, Київ.** Голови правління НАК “Нафтогаз України” та ВАТ “Газпром” Ю.Бойко та О.Міллер, відповідно до Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про стратегічне співробітництво в газовій галузі, підписали міжкорпоративну угоду про створення ТОВ “Міжнародний консорціум з управління і розвитку газотранспортної системи України” та узгодили тексти його установчих документів.
- 30 жовтня, Київ.** Голова правління НАК “Нафтогаз України” Ю.Бойко і заступник голови правління ВАТ “Газпром” О.Рязанов підписали установчі документи про створення “Міжнародного консорціуму з управління та розвитку газотранспортної системи України”.
- 7 листопада, Київ.** Відбулися установчі збори ТОВ “Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України”. Керівними органами ТОВ “Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України” визначені Дирекція і Рада засновників. Дирекція складається з генерального та виконавчого директорів. Рада засновників складається з шести осіб.
- 16 листопада, Київ.** Розпорядженням Кабінету Міністрів України створена Міжвідомча робоча група з опрацювання техніко-економічних обґрунтувань та інших документів, спрямованих на реалізацію Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Російської Федерації про стратегічне співробітництво в газовій галузі. Головою Міжвідомчої робочої групи призначений міністр палива та енергетики України В.Гайдук.
- 22 листопада, Київ.** НАК “Нафтогаз України” та ВАТ “Газпром” узгодили персональний склад керівних органів ТОВ “Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України”. Генеральним директором ТОВ обраний О.Михалевич (до обрання — заступник керівника об’єднаного диспетчерського управління ДК “Укртрансгаз”), виконавчим директором — А.Цимбал (директор представництва ВАТ “Газпром” у Києві). До Ради засновників увійшли: від України — перший віце-прем’єр-міністр України О.Дубина, заступник голови правління НАК “Нафтогаз України” І.Воронін, голова Наглядової ради НАК “Нафтогаз України” М.Ковалко. Від Росії — перший заступник глави Уряду РФ В.Христенко, заступник голови правління ВАТ “Газпром” О.Рязанов, начальник департаменту маркетингу, переробки газу і рідких вуглеводнів ВАТ “Газпром” К.Селєзньов. Головою Ради засновників обраний О.Дубина.
- Передбачається, що протягом передінвестиційної фази діяльності, яка триватиме до 31 серпня 2003р., Товариство розробить і подасть на розгляд Уряду України техніко-економічне обґрунтування проекту та юридичну, фінансову і бізнес-моделі роботи Консорціуму, що управлятиме ГТС України.
- 9 грудня, Москва.** Відбулася зустріч глав урядів Росії і України М.Касьянова і В.Януковича. Визначено: інтереси урядів у російсько-українському газотранспортному Консорціумі представлятимуть віце-прем’єри В.Христенко і В.Гайдук. До керівництва Консорціуму ввійдуть по три представники від кожної сторони, з них — по одному від урядів.
- М.Касьянов повідомив, що реєстрація консорціуму як юридичної особи “має відбутися до середини січня, коли почне роботу Наглядова рада газотранспортного консорціуму”. У лютому збереться тристороння робоча група з представників Росії, України і Німеччини, яка обговорить питання про входження до консорціуму німецьких компаній. М.Касьянов особливо підкреслив, що не бачить жодних перешкод реалізації меморандуму про приєднання Німеччини до консорціуму, і нагадав, що в ході недавнього візиту до Берліна він обговорив це питання з Федеральним канцлером ФРН і обидва зійшлися на думці, що “ситуація є цілком ясною і передбачуваною”.
- Підписані ряд документів, що регламентують співробітництво НАК “Нафтогаз України” і ВАТ “Газпром”. Зокрема:
- ❖ контракт на надання послуг з транзиту туркменського газу до України, згідно з яким у 2003р. ВАТ “Газпром” буде оператором із забезпечення постачань туркменського газу до України відповідно до контракту між НАК “Нафтогаз України” і НХК “Туркменнефтегаз” (обсяг поставок — 36 млрд. м³);
 - ❖ угода про експортні поставки природного газу з України, згідно з якою Україна зможе експортувати до 5 млрд. м³ природного газу у випадку його надлишкового накопичення на внутрішньому ринку. Експорт надлишкових обсягів буде здійснюватися за контрактами ВАТ “Газпром”, при цьому “Газпром” сприятиме відкриттю передекспортного фінансування поставок шляхом відкриття кредитної лінії для НАК “Нафтогаз України” в АКБ “Газпромбанк” загальним обсягом \$200 млн.
- 10 грудня, Київ.** Рішенням Ради засновників ТОВ “Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України” О.Дубина звільнений з посади голови Ради засновників і виведений з її складу. До Ради засновників увійшов віце-прем’єр-міністр України В.Гайдук.

2003 рік

- 21 січня.** Антимонопольний комітет України дав дозвіл на створення ВАТ “Газпром” і НАК “Нафтогаз України” ТОВ “Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України” на час передінвестиційного етапу його діяльності (завершення етапу передбачалося не пізніше серпня 2003р.). Реалізація наступного, інвестиційного етапу так само потребуватиме дозволу Антимонопольного комітету України.
- 23 січня, Київ.** НАК “Нафтогаз України” та ВАТ “Газпром” підписали установчі документи і зареєстрували ТОВ “Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України” зі статутним капіталом \$1 млн. та паритетною участю засновників (по 50%). Консорціум почав діяльність на передінвестиційному етапі (розробка ТЕО), завершення якого передбачалося в серпні 2003р.
- 29 січня.** Концерн *Ruhrgas AG* зробив офіційну заяву, що він візьме участь у тристоронніх переговорах стосовно створення російсько-українського газотранспортного консорціуму.
- 29 січня, Санкт-Петербург.** В.Христенко повідомив, що перше засідання Наглядової ради російсько-українського газотранспортного консорціуму відбудеться у першій половині лютого 2003р. в Києві. Він відзначив, що найбільш актуальним є питання запуску роботи Консорціуму у форматі Росія-Україна. Водночас, у березні 2003р. відбудеться засідання тристоронньої робочої групи за участю представників Росії, України і Німеччини, на якій розглядатиметься можливість участі в Консорціумі німецької сторони. В.Христенко сказав також, що Консорціум має можливість залучати інших партнерів за рахунок паритетного виділення часток участі Росії і України, за збереження балансу участі у проєкті російсько-українських структур. Стосовно інших учасників В.Христенко відзначив, що зацікавленість виявили італійські компанії, але обговорення цих питань є передчасним.
- 29 січня, Київ.** Розпорядженням Кабінету Міністрів України В.Гайдук звільнений від обов’язків голови Міжвідомчої робочої групи з опрацювання техніко-економічних обґрунтувань та інших документів, спрямованих на реалізацію Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Російської Федерації про стратегічне співробітництво в газовій галузі. Головою Міжвідомчої робочої групи призначений міністр палива та енергетики України С.Єрмілов.

- 3 лютого, Київ.** Планувалося проведення переговорів між Україною, Росією та Німеччиною. Проте Міністерство закордонних справ України повідомило, що вони не відбулися з ініціативи російської сторони.
- На думку голови Комітету Верховної Ради України з питань паливно-енергетичного комплексу, ядерної політики та ядерної безпеки О.Гудими, причина не стільки в Росії, скільки в тому, що в Угоді про створення газового консорціуму, яка була підписана главами двох урядів, немає гідного місця для третьої сторони. О.Гудима підкреслив, що лише ЄС може бути стратегічним партнером України в галузі транзиту енергоносіїв, оскільки Росія є конкурентом України і не зацікавлена в появі нових маршрутів постачань газу з Азії чи нафти з Каспію до Європи, оскільки вони будуть знижувати вартість цієї сировини на європейських ринках.
- 4 лютого, Київ.** На прес-конференції Президент України Л.Кучма повідомив, що перше засідання тристоронньої робочої групи зі створення газотранспортного консорціуму, призначене попередньо на 3-4 лютого 2003р., на прохання німецької сторони, перенесене на липень. Л.Кучма також підтвердив, що “не підлягає обговоренню” той факт, що в Консорціумі беруть участь три країни: Україна, Росія і Німеччина. Водночас він підкреслив, що Україна запросить до участі й інші країни, насамперед, Францію та Італію, які є одними з головних споживачів газу. Цього ж дня керівник прес-служби МЗС України С.Бороденков повідомив, що засідання групи перенесене на невизначений термін, з ініціативи російської сторони; причини ініціативи невідомі.
- За повідомленням представників Посольства Німеччини в Україні, тристороння зустріч представників України, Росії та Німеччини, запланована на 3-4 лютого 2003р., перенесена на більш пізній термін з ініціативи української сторони.
- Цього ж дня голова правління НАК “Нафтогаз України” Ю.Бойко повідомив, що 7 лютого очікується візит до Києва В.Христенка, у ході якого відбудуться переговори стосовно газотранспортного консорціуму у двосторонньому форматі; німецька сторона до переговорів з питань Консорціуму буде запрошена дещо пізніше.
- 7 лютого, Київ.** Віце-прем’єри України та Росії В.Гайдук і В.Христенко затвердили план роботи Консорціуму “на перший період” його існування — без участі німецької сторони.
- Того ж дня відбулося засідання Наглядової ради ТОВ “Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України”. За його результатами, проведення переговорів стосовно наступного функціонування консорціуму за участю німецької сторони заплановано на кінець березня.
- Того ж дня на прес-конференції, присвяченій 40-річчю підписання Єлисейського договору між Францією і Німеччиною, Посол Німеччини в Україні Д.Штюдемманн сказав, що для Берліна ситуація з міжнародним газовим консорціумом від червня 2002р. загалом не змінилася. Процес створення Консорціуму нагадує “нескінченну історію”. Слід внести ясність у питання про учасників Консорціуму. “Якщо консорціум повинен бути тристороннім, то так і повинно бути, хоча вже називалися також Франція, Італія і Велика Британія, які могли б брати участь у консорціумі”. Посол Франції в Україні Ф.де Сюрмен зауважив, що Франція спостерігає за процесом створення Консорціуму і поки що не готова вдатися до конкретних кроків.
- 23 лютого, Москва.** Під час зустрічі президентів РФ і України Л.Кучма висловив невдоволення темпами створення Консорціуму: “Наші дії мають бути такими, щоб не виникало сумнівів у бажанні реалізувати раніше прийняті рішення”. В.Путін заявив, що домовленості, досягнуті у Санкт-Петербурзі, будуть виконані.
- 11 березня, Київ.** Відбулася зустріч прем’єр-міністра України В.Януковича і Посла Франції в Україні Ф.де Сюрмена, на якій останній повідомив про те, що компанія *Gaz de France* зацікавлена у створенні міжнародного газотранспортного консорціуму. Посол сказав: “Це проект, що має європейський масштаб, і вам зрозумілий наш очевидний інтерес до реалізації цього проекту, оскільки забезпечення ЄС, зокрема Франції, газом великою мірою залежить саме від української ГТС. Питання газового транзиту є для нас питанням виживання. Ми чекаємо, щоб нам відправили м’яч”.
- 12 квітня, Київ.** Тимчасовий повірений у справах РФ в Україні О.Сазонов заявив на прес-конференції, що Росія вважає Францію гідним партнером по газотранспортному консорціуму. Водночас, він нагадав, що як такий консорціум уже створений і *де-юре* існує, як і домовлялися Україна і Росія, на паритетних засадах. “Протягом двох місяців передбачається підготовка бізнес-плану, аргументація фінансових витрат на найближчий час, і лише після цього, у квітні буде запропонована партнерам, насамперед, німецьким, розмова про спільну роботу з розвитку консорціуму”, — сказав О.Сазонов.
- Того ж дня президент Європейського банку реконструкції і розвитку (ЄБРР) Ж.Лем’єр повідомив про готовність ЄБРР до участі у проекті створення ГТК. Раніше під час візиту до Києва перший віце-прем’єр ЄБРР Н.Дойл повідомила, що можуть розглядатися дві форми участі ЄБРР у проекті: кредитування або купівля акцій ГТК.
- 22 квітня, Київ.** Відбулося засідання Ради засновників ТОВ “Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України”. Розглянуто звіт робочої групи про виконання Плану робіт з проекту “Створення міжнародного газотранспортного консорціуму”. Ухвалено рішення відкласти підготовку бізнес-плану Консорціуму до кінця червня 2003р. (раніше планувалося підготувати до 15 квітня 2003р.).
- За цей час планується визначити обсяги транзиту газу українською ГТС на найближчі 10 років, джерела постачання та країни, до яких газ транспортуватиметься. За результатами дослідження буде розроблений план модернізації української ГТС та визначені обсяги необхідних для цього інвестицій. Крім того, буде вивчене питання про необхідність реконструкції російської ГТС та добудови додаткових потужностей української ГТС.
- 23 квітня, Київ.** Відбулося перше україно-російсько-німецьке засідання з питань діяльності Міжнародного консорціуму з управління та розвитку газотранспортної системи України, в ході якого сторони поінформували одна одну про проведення попередньої роботи. За свідченням доповідача МЗС України, українська сторона отримала повідомлення про зустріч лише 21 квітня і передала його до Німеччини. Однак остання не змогла забезпечити відповідне представництво на зустрічі.
- Наступна тристороння зустріч запланована на 8 травня 2003р.
- 24 квітня, Київ.** На прес-конференції Президент Л.Кучма підкреслив, що питання створення консорціуму “непросте” і пов’язане з відносинами України з РФ, у т.ч. — з борговими зобов’язаннями України перед Росією.
- 27 квітня, Київ.** В інтерв’ю телевізійній програмі “Подробности” міністр палива та енергетики України С.Єрмілов сказав, що існує небезпека, що Росія може проініціювати вкладення українського боргу у статутний фонд газотранспортного консорціуму. Тому Україна має розрахуватися з боргами до створення Консорціуму.
- 5 травня.** ЄБРР почав переговори стосовно участі у проекті створення Міжнародного консорціуму з управління та розвитку газотранспортної системи України. Як варіанти своєї участі ЄБРР розглядає кредитування одного з учасників або безпосередню належність до складу його акціонерів.
- 7-8 травня, Київ.** Відбулися консультації українських, російських і німецьких експертів стосовно створення Міжнародного консорціуму з управління газотранспортною системою України. Учасники — НАК “Нафтогаз України”(Ю.Бойко), ВАТ “Газпром” (А.Рязанов, Ю.Комаров) і німецький концерн *Ruhrgas AG* (Й.Вайзе, керівник головного управління закупівель газу). Компанії обговорювали три моделі управління ГТС, проте домовитися поки що не змогли. У ЗМІ поширена інформація про те, що німецьку сторону ознайомили з позиціями України і Росії.
- Водночас, представники *Ruhrgas AG* повідомили дані про прогнозне зростання обсягів споживання газу в Європі. За словами міністра палива та енергетики України С.Єрмілова, вони свідчать про можливість значного збільшення транзиту газу через Україну.

Голова правління НАК “Нафтогаз України” Ю.Бойко висловив думку, згідно з якою доцільно, щоб Консорціум купував газ на російсько-українському кордоні та продавав його на західному кордоні України; у такому випадку він зможе заробляти \$150-200 млн. на рік, які спрямовуватимуться на реконструкцію і модернізацію української ГТС.

Прем'єр-міністр України В.Янукович заявив: “Ми повинні все розкрити, щоб була зрозумілою структура Консорціуму, щоб був ясним результат, який ми будемо прогнозувати”.

На кінець травня запланована тристороння зустріч на високому рівні.

27 травня, Київ. На адресу *Ruhrigas AG* переданий проект “Угоди про співробітництво на передінвестиційній фазі робіт з проекту “Створення міжнародного консорціуму з управління та розвитку газотранспортної системи України”. У разі узгодження німецькою стороною, проект Угоди буде переданий на розгляд високих посадових осіб трьох країн. Підписання Угоди дозволить *Ruhrigas AG* долучитися до робіт над Проектом на його передінвестиційному етапі.

Голова правління НАК “Нафтогаз України” Ю.Бойко сказав: “Повноцінна участь німецької сторони дозволить об'єднати у Проекті потенціал ВАТ “Газпром” зі збільшення газовидобутку, українські можливості з транспортування та зростаючий попит на газ у Європі”.

28 травня, Париж. На прес-конференції прем'єр-міністр України В.Янукович повідомив про те, що керівництво *Gaz de France* передало українській стороні свої пропозиції стосовно участі в реалізації проекту зі створення міжнародного газотранспортного консорціуму. В.Янукович зазначив, що пропозиції будуть вивчені експертами, та підкреслив: “Ми зацікавлені в участі Франції в міжнародному консорціумі”. Він також повідомив, що в обговоренні питань реалізації проекту бере участь Італія.

28 травня, Київ. Відповідаючи на запитання журналістів на прес-конференції, Президент Л.Кучма відзначив, що в Україні існують “розходження у позиціях” з компанією *Ruhrigas AG*, яка заявляє про необхідність передачі українських газопроводів у концесію консорціуму.

1-3 червня, Ев'ян (Франція). Під час зустрічі глав держав “Великої вісімки” Федеральний канцлер Німеччини Г.Шредер повідомив про зацікавленість Німеччини у проекті створення міжнародного газотранспортного консорціуму та про те, що німецька сторона очікує на пропозиції.

4 червня. НАК “Нафтогаз України” та ВАТ “Газпром” запросили німецьку компанію *Ruhrigas AG* до співпраці з реалізації проекту створення Міжнародного консорціуму з управління та розвитку газотранспортної системи України.

26 серпня, Київ. Відбулося засідання Ради учасників ТОВ “Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України”. Ухвалені рішення:

- ❖ про подовження терміну передінвестиційного етапу до грудня 2003р.;
- ❖ про реалізацію інвестиційного проекту будівництва газопроводу від східного до західного кордону України — Новолосків — Ужгород. Проект реалізується в рамках проекту транспортування газу за маршрутом Александров Гай (Казахстан) — Ужгород як перший етап інвестиційної фази. Проект розглядається як самостійний.

Протяжність газопроводу — 1500 км; потужність — 28 млрд.м³/рік; діаметр труби — 1420 мм; термін реалізації — 3-4 роки; орієнтовна вартість — \$2-2,5 млрд. Фінансування проекту планується здійснити на 20-25% за рахунок внутрішніх джерел, а решта — зовнішніх позичок. Термін окупності проекту — близько 10 років. Передбачається, що новий газопровід зможе працювати як автономно, так і в поєднанні з існуючою ГТС.

Питання про модель управління ГТС України (передача газопроводів консорціуму в концесію чи робота консорціуму в якості оператора мережі газопроводів) залишилося відкритим.

29 серпня, Київ. Відбулася зустріч Президента України Л.Кучми і голови правління концерну *Ruhrigas AG* Б.Бергманна. Обговорювалися питання реалізації домовленостей стосовно створення Консорціуму. Б.Бергманн сказав: “Німеччина приділяє велику увагу цьому проекту. Для нас — це важливий проект, і ми розглядаємо Україну як вагомий енергетичну ланку між РФ і Західною Європою”.

7-8 жовтня, Ялта. Президент України Л.Кучма на зустрічі в рамках самміту Україна-ЄС запропонував прем'єр-міністру Італії С.Берлусконі вступ Італії до міжнародного газотранспортного консорціуму.

11 листопада, Київ. У Верховній Раді України відбувся День Уряду України “Про Концепцію Міжнародного консорціуму з управління та розвитку газотранспортної системи України”. Доповідав міністр палива та енергетики України С.Єрмілов. Характеризуючи Угоду між Кабінетом Міністрів України і Урядом Російської Федерації про стратегічне співробітництво в газовій галузі та Міжнародний газотранспортний консорціум, він зазначив наступне.

Про мету міждержавної Угоди про стратегічне співробітництво в газовій галузі

“Мета угоди — активізувати двосторонню взаємодію України та Росії з питань забезпечення надійного постачання російського природного газу до європейських споживачів, а також трансформувати двосторонні українсько-російські відносини у газовій сфері у загальноєвропейський контекст, надаючи Україні право стати повноправним учасником реалізації енергетичної стратегії ЄС... Затвердження єдиних правових засад для всіх учасників відповідно до вимог Європейської енергетичної хартії...”

Стосовно прав власності на ГТС

“...Загальні принципи створення консорціуму передбачають дві послідовні фази: передінвестиційну і інвестиційну.

Основні задачі передінвестиційної фази передбачали розробку концепції діяльності Консорціуму, підготовку техніко-економічного обґрунтування проекту, розробку бізнес-плану і схему його фінансування, визначення юридичної форми взаємовідносин між Консорціумом та власником газотранспортної системи в Україні”.

“...На рівні Ради засновників і Міжвідомчою робочою групою не приймалося ніяких рішень про передачу існуючих газопроводів газотранспортної системи до якихось юридичних утворень. Мова йде про розширення потужності газотранспортної системи і побудову нової гілки від Александрового Гаю через Новолосків до Ужгорода”.

Стосовно участі в консорціумі третіх сторін

“...Постійно порушували перед російською стороною питання щодо проведення тристоронньої зустрічі на високому рівні та можливості й умов залучення до проекту інших учасників. На переконання російської сторони, третю сторону доцільно запрошувати до роботи після вирішення принципових питань двостороннього співробітництва...”

Українська сторона неодноразово проводила консультації і отримувала пропозиції щодо участі в Консорціумі від провідних газових компаній Франції, Італії та інших...”

...Вважаємо за доцільне при реалізації конкретних проектів щодо створення міжнародного консорціуму розглянути питання щодо залучення також країн Каспійського регіону”.

Стосовно моделі діяльності консорціуму

“Міжвідомчою робочою групою та Радою учасників міжнародного консорціуму зроблено висновок, що на даному етапі представлені моделі управління поставками і операторські функції є неприйнятними для України та Росії з різних причин.

...Прийнято рішення про розширення газотранспортної системи України шляхом будівництва нової нитки газопроводу від східного до західного кордону, що дасть можливість збільшити обсяги транзиту газу до 2013р. на 20-30 млрд. м³ на рік.

...Що стосується пропозиції російської сторони опрацювати питання концесії, то зараз над цим працюють експерти. Але ніякого... рішення ще не приймалося”.

- 5 грудня, Київ.** Віце-прем'єр-міністр України В.Гайдук заявив про недоцільність створення газотранспортного консорціуму з використання ГТС України шляхом її передачі в концесію.
Того ж дня Президент України Л.Кучма звільнив віце-прем'єра В.Гайдук з посади.
- 8-9 грудня, Москва.** У ході переговорів між головою правління НАК "Нафтогаз України" Ю.Бойком та головою правління ВАТ "Газпром" О.Міллером обговорювалися, зокрема, варіанти будівництва газопроводу Александров Гай — Новопсков — Ужгород та врегулювання заборгованості 1998-2000рр. за поставки російського газу до України.
- 10 грудня, Київ.** Президент України Л.Кучма призначив А.Клюєва, голову Комітету Верховної Ради України з питань паливно-енергетичного комплексу, ядерної політики та ядерної безпеки, віце-прем'єр-міністром з питань ПЕК, промисловості та транспорту.
- 11 грудня, Київ.** Верховна Рада ухвалила Постанову "Про Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України", якою рекомендує Уряду подати до Парламенту техніко-економічне обґрунтування створення Консорціуму та пропозиції стосовно використання ним ГТС України. За проект Постанови проголосували 289 народних депутатів з 444 зареєстрованих у залі.
- 23 грудня, Київ.** Відбулося засідання Ради засновників ТОВ "Міжнародний газотранспортний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України". Представники НАК "Нафтогаз України" і ВАТ "Газпром" розглянули бізнес-план будівництва нового газопроводу Новопсков — Ужгород, що є частиною проєктованого газопроводу Александров Гай — Новопсков — Ужгород. Ухвалені рішення:
- ❖ подовжити передінвестиційний етап газотранспортного консорціуму до 1 березня 2004р.;
 - ❖ подовжити роботу з підготовки ТЕО будівництва газопроводу Новопсков — Ужгород до 1 березня 2004р.;
 - ❖ запросити до участі в опрацюванні концесійної моделі функціонування міжнародного газотранспортного консорціуму фахівців відповідних міністерств і відомств України.
- Віце-прем'єр-міністр України А.Клюєв сказав, що Міжвідомча робоча група з розробки моделі створення міжнародного газотранспортного консорціуму опрацює зміни до семи законів України, впровадження яких дозволить передати ГТС України в концесію.
Водночас, предмет концесії не визначений. Розглядаються два варіанти: вся ГТС або її частина, що використовується для транзиту російського газу до Європи.
- 24 грудня, Керч.** Відбулася зустріч президентів України і Росії Л.Кучми і В.Путіна. Серед іншого, обговорювалися питання подальшого розвитку газотранспортного консорціуму.

2004 рік

- 15 січня, Київ.** Рада засновників ТОВ "Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України" ухвалила рішення визначити ділянку Богородчани — Ужгород протяжністю близько 300 км першим етапом будівництва газопроводу Новопсков — Ужгород з метою прискорити перехід Консорціуму в інвестиційну фазу діяльності. Будівництво газопроводу дозволить збільшити пропускну спроможність газотранспортної системи на зазначеній ділянці на 8 млрд. м³ на рік.
До реалізації проєкту, як технічний консультант з української сторони, залучене ВАТ ІВП ВНІПІТРАНСГАЗ, якому доручені роботи з техніко-економічного обґрунтування газопроводу Новопсков — Ужгород.
- 23 січня, Київ.** На прес-конференції за підсумками переговорів з Президентом Росії В.Путіним Президент України Л.Кучма повідомив, що зустріч представників Росії, України і Німеччини з питань створення газотранспортного консорціуму відбудеться на початку лютого 2004р. Президент відзначив: "З цього проєкту жодних суперечностей у сторін немає". Президент В.Путін сказав: "Газотранспортному консорціуму ми надаємо великого значення і готові співпрацювати в цьому напрямі, виходячи з інтересів один одного і взаємодії".
- 24 січня, Київ.** Поінформовано німецьку сторону про спільно прийняті НАК "Нафтогаз України" та ВАТ "Газпром" рішення щодо будівництва нового газопроводу Новопсков — Ужгород від Александров Гай та здійснено презентацію проєкту будівництва нового газопроводу Богородчани — Ужгород як першого етапу діяльності консорціуму на інвестиційній фазі.
- 6 лютого, Київ.** Посол ФРН в Україні Д.Штюдемманн повідомив, що 20 лютого 2004р. в Берліні заплановані 5 україно-німецькі консультації між Президентом України Л.Кучмою і Канцлером ФРН Г.Шредером. Посол сказав: "Газовий консорціум уже не справа політиків, а справа тих, хто потім буде відповідати за його діяльність. Якщо потрібно буде надати політичну підтримку з боку Німеччини, її нададуть. Проте спочатку підприємці мають обговорити конкретні сторони його роботи. Я... вважаю, що всі три сторони мають великий політичний і стратегічний інтерес, щоб якомога швидше створити газовий консорціум. Залишилося обговорити деталі його функціонування. І чим скоріше, тим краще".
Міністр палива та енергетики України С.Єрмілов повідомив, що до 20 лютого 2004р. Німеччина подасть умови своєї участі у ТОВ "Міжнародний консорціум з управління та розвитку газотранспортної системи України".
- 25 лютого, Київ.** Під час прес-конференції Президент Л.Кучма, відповідаючи на питання журналіста, зокрема, сказав: "У нас усе йде так, як і має йти. І німецька сторона, *Ruhrgas AG*, в деталях, підкреслюю вам, в деталях знає весь переговорний процес і всі дії, які робляться в цьому напрямку".

Питання економічної моделі консорціуму залишається відкритим. Інформація про моделі, що обговорюються, є суперечливою. Ідеться про управління поставками газу; операторські функції; передачу ГТС України в управління, концесію або її приватизацію.