

## НАФТОПРОВІД «ОДЕСА-БРОДИ» В ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНІЙ ПОЛІТИЦІ УКРАЇНСЬКОГО УРЯДУ (2002-2004 рр.)

ДУДНІК Олександр Якович,  
кандидат історичних наук,  
науковий співробітник Фонду Президентів України  
Національної бібліотеки України ім. В. І. Вернадського  
Національної Академії Наук України (НАНУ)

*У статті з'ясовуються внутрішні і зовнішні, політичні й економічні чинники, що упродовж 2002-2004 рр. впливали на схвалення урядом рішення щодо вибору напрямку роботи нафтопроводу Одеса-Броди; розкриваються переваги й недоліки аверсного й реверсного використання магістралі; висвітлюється політика держав Балтійсько-Чорноморсько-Каспійського регіону зацікавлених у роботі трубопроводу.*

**Ключові слова:** нафтопровід, аверс, реверс, каспійська нафта, енергетична безпека, транспортна магістраль, диверсифікація джерел енергозабезпечення, техніко-економічне обґрунтування проекту (ТЕО), міжнародний аудит, експеримент, контракти, спецуповноважений з питань Євразійського нафтотранспортного коридору, трейдери.

Будівництво 674-кілометрового нафтопроводу «Одеса–Броди» з пропускною спроможністю до 14 млн. т нафти щороку в напрямку західного кордону України тривало з 1996 до 2002 рр. Магістраль мала стати першою частиною Євразійського нафтотранспортного коридору (ЄАНТК) в рамках проекту Європейського Союзу щодо відродження так званого Шовкового шляху. Останній передбачав будівництво транспортних магістралей, які з'єднають Центральну Азію, Кавказ і Європу, а тому отримав коротку офіційну назву — TRACES. Успішна реалізація частини цього проекту сприяла б євроатлантичним інтеграційним намірам України, зміцненню її енергетичної безпеки й позицій на європейському континенті, а також полегшувала б доступ на ринки країн Азії та Кавказу.

Нафтопровід (НП) Одеса-Броди (О-Б) побудований на кошти ВАТ Укртранснафта для транспортування каспійської нафти до Європи в обхід Росії та перевантажених транспортним судноплавством чорноморських проток — Босфор і Дарданелли. Передбачалось, що з Бродів нафта буде перекачуватись трубопроводом «Дружба» спочатку до Словаччини та Чехії, а після добудови ділянки трубопроводу — Броди-Плоцьк — і до Польщі.

Українська влада розраховувала, що завдяки нафтопроводу буде здійснена диверсифікація джерел постачання енергоносіїв до країни і покладено край монополії російських нафтових компаній на українському нафтовому ринку, вітчизняні нафтопереробні заводи отримають альтернативне джерело сирової нафти, що забезпечить повне завантаження їх потужностей та сприятиме створенню нових робочих місць. Все це разом призведе до падіння цін на нафтопродукти, гарантуватиме додаткові надходження до державного бюджету як за рахунок диверсифікації нафтового ринку країни, так і за рахунок транспортування цієї енергетичної сировини територією України до Європи.

Однак після завершення будівництва магістраль не діяла майже три роки — до осені 2004 р, приносячи державі збитки у розмірі близько 60 млн. дол. щорічно. Нафтопровід, насамперед, не влаштував Росію, яка здійснювала всебічний вплив на уряд України, щоб змусити його використовувати магістраль О-Б не в прямому (аверсному), як було заплановано, а в зворотному (реверсному) напрямку.

Чимало авторів присвятили цій проблемі свої дослідження. Зокрема, М. Гончар, А. Єрмоєнко, С. Жильцов розглядають запуск нафтопроводу Одеса – Броди як своєрідну економічну диверсію Росії проти України [12;19]. В. Понятовський, П. Іжик акцентують увагу на корупції в українському уряді під час схвалення ним рішення про запуск магістралі [2]. О. Михайлюк наголошує на розбіжностях між Польщею й Україною, які гальмували реалізацію проекту [20].

Т. Івженко підкреслює політичний підтекст схваленого урядом В.Януковича рішення про запуск магістралі [1;14].

У чисельних публікаціях української періодичної преси наголошувалось на транспортних проблемах постачання нафти з Південного Кавказу до України, а звідти на Захід, на недостатніх обсягах каспійської нафти потрібних для рентабельної роботи магістралі, на незацікавленості Азербайджану й США.

*Мета дослідження* — з'ясувати внутрішні й зовнішні чинники, які упродовж 2002-2004 рр. впливали на схвалення урядом рішення щодо вибору напрямку роботи нафтопроводу Одеса-Броди.

Для досягнення поставленої мети передбачено вирішити такі завдання: з'ясувати доцільність, а

також переваги й недоліки аверсного і реверсного використання магістралі Одеса-Броди, проаналізувати міжнародні угоди укладені українським урядом щодо використання трубопроводу, показати політику сусідніх держав зацікавлених у роботі магістралі, висвітлити позиції і роль українських урядовців у схваленні остаточного рішення щодо роботи магістралі.

У 2002 р. Україна відмовилась від пропозицій російсько-британської компанії ТНК-ВР щодо перекачування російської нафти від Бродів до Одеси. Адже ТНК-ВР не могла довести, що володіє вільними обсягами нафти, потрібними для комерційного завантаження НП. «Нафтогаз України» зазначив, що ідея реверсу необхідна ТНК-ВР, щоб заблокувати роботу української магістралі, альтернативної нафтопроводу Баку-Тбілісі-Джейхан (БТД), в який британці вклали значні кошти. Серед інших причин відмови були названі: недостатня пропускна спроможність білоруської ділянки транзиту — від Мозиря до Бродів і посилення транспортної конкуренції у протоці Босфор.

США домагались, щоб магістраль використовували в аверсному режимі для постачання енергетичної сировини на нафтопереробні заводи (НПЗ) Німеччини й Словенії, які працюють на каспійській нафті. Це зробило б її транспортування більш дешевим, а саму сировину — конкурентоспроможною [1, с.6].

У травні 2003 і січні 2004 рр. на ім'я Президента України Л. Кучми надійшли листи від голови правління ЮКОСу Ходорковського\* й керівника компанії Шеврон-Тексако Девіда О'Рейлі з пропозиціями щодо використання НП О-Б у прямому режимі. Але вони не були розглянуті ні Секретаріатом Президента, ні урядом [2].

Водночас, була поширена чутка, що східноєвропейським державам — Польщі й Словаччині не вигідно експортувати й купувати каспійську нафту, яка дорожча за російську і потребує значно глибшої технічної переробки, яку не проводили НПЗ заводи цих країн.

Російські джерела стверджували, що НП не працював, оскільки український уряд не міг укласти контракти ні з постачальниками нафти, ні з її покупцями. Насправді, навесні 2003 р. на прохання ВАТ «Укртранснафта» казахська держкомпанія КазМунайГаз погодилась поставити 380-420 тис. тонн технічної нафти на термінал «Південний» для перевірки роботи НП О-Б. КазМунайГаз запропонувала транспортувати магістраллю О-Б свою легку нафту, яка, за оцінками спеціалістів, технічно більше підходила для трубопроводу, ніж російська. 17 липня 2003 р. Україна підписала з «КазМунайГаз» угоду про поставки чотирьох мільйонів тонн нафти щороку. Наприкінці 2003 р. аналогічну домовленість укладено з середньоазіатським нафтотрейдером Сомпетрол, який оперує казахською, азербайджанською і туркменською нафтою [3]. Крім того, у рамках українсько-казахських міждержавних домовленостей про спільне будівництво й управління паралельною ділянкою нафтопроводу О-Б і другим причалом на терміналі «Південний», для транспортування і перевалки казахської нафти, КазМунайГаз виявив зацікавленість проектом добудови нафтопроводу від Бродів до Плоцька і Гданська.

Однак, 1 жовтня 2003 р. тодішній голова НАК «Нафтогаз» України і один з головних прихильників використання магістралі у реверсному режимі Ю.Бойко звільнив своїм указом головного противника реверсу НП О-Б — голову правління «Укртранснафти» О. Тодийчука. Тим самим, був змінений склад наглядової ради ВАТ «Укртранснафти», яка перевагою в один голос прийняла рішення не на користь «КазМунайГаз».

Та все ж, 31 жовтня 2003 р. Кабінет міністрів України схвалив постанову про проведення експерименту з послідовного транспортування нафти різних сортів з нафтоперегінної станції (НПС) Броди по діючій системі магістральних нафтопроводів Дружба.

Американська компанія Energy Solutions була обрана експертом з підготовки техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) використання НП О-Б. На початку 2004 р. вона надала звіт з висновками про економічну доцільність дев'яти різних варіантів використання магістралі. На першому місці комплексний варіант — транспортування нафти до Бродів нафтопроводом, а далі — залізничними цистернами на польські НПЗ. Водночас, пропонувалось збільшити транспортування російської нафти у напрямку нафтотерміналу Південний системою Придніпровських магістральних нафтопроводів.

У 2003 р. Pricewaterhouse Coopers (PwC) — компанія міжнародний аудитор, яка також вивчала економічну доцільність нафтопроводу Одеса-Броди засвідчила, що проект є економічно привабливим, екологічно нешкідливим і безпечним маршрутом транспортування каспійської нафти. Радник PwC Пан М. Рифкінд (колишній міністр оборони та закордонних справ Великої Британії), представляючи проект для Єврокомісії, назвав його безпрограшним [4].

У 2003 р. Чехія і Словаччина погодились надати Україні свої транспортні магістралі й НПЗ для

---

\* Згодом в оточенні Ходорковського відзначили, що таке звернення до Кучми щодо Одеса – Броди прискорило момент початку репресивних дій щодо «ЮКОСу» з боку Кремля.

проведення експерименту з транспортування й переробки каспійської нафти, що мала надходити до них трубопроводами «Одеса-Броди» і «Дружба». Згідно з експериментом, у листопаді 2003 р. передбачалось поставити 20 тис. тонн легкої української нафти на чеський НПЗ Кралупи для вироблення оптимального регламенту транспортування легкої каспійської нафти, відмінної від російської, і визначення технології її постачання в Європу через територію України. Експеримент мала здійснити українсько-казахська нафтотранспортна компанія (УКНК) ТОВ Транс-Юг<sup>\*\*</sup>. Її спеціально було засновано, за участю Укртранснафти, для розвитку проекту Одеса-Броди. На Транс-Юг були також покладені функції узгодження технічних і комерційних умов експерименту з іншими його учасниками — чеською нафтовою компанією Юніпетрол, нафтотранспортними компаніями АТ Транспетрол (Словаччина) і АТ МЕРО (Чехія) [5].

4 лютого 2004 р. Кабінет міністрів України схвалив рішення про використання НП О-Б у прямому напрямку й підтримав законопроект про передачу його і морського нафтотерміналу Південний в концесію.

Однак через тиждень міністр палива й енергетики України С. Єрмілов звинуватив у невиконанні доручення уряду щодо проведення експерименту голову правління ВАТ Укртранснафта С. Василенка<sup>\*</sup> і його заступників. Міністр запропонував Кабміну звільнити їх із займаних посад, через зрив доручення.

Крім того, С. Єрмілов повідомив, що Укртранснафта профінансувала лише на 60% послуги американського експерта з підготовки ТЕО використання НП О-Б Energy Solutions, а Pricewaterhouse Coopers звернулося до Мінпаливенерго з листом, у якому висловлювало стурбованість бездіяльністю Укртранснафти, яка перешкоджала розвитку проекту ЄАНТК.

У відповідь на звинувачення Мінпаливенерго монопольний в Україні нафто трубопровідний оператор ВАТ Укртранснафта заявив, що ще в грудні 2003 р. доповідав урядові про виконання всього комплексу заходів необхідних для приведення в повну технічну готовність технології й устаткування нафтопроводу Ужгород – Броди для проведення експерименту з послідовного перекачування нафти різних сортів нафтопроводом «Дружба» із Бродів. 29 січня 2004 р. на засіданні спеціальної робочої групи з організації експерименту представник від Укртранснафти повідомив, що експеримент гальмувався через невиконання відповідних організаційних і юридичних дій з боку УКНК Транс-Юг, а також через вимогу словацької сторони — залучити до експерименту російське ВАТ АК Транснефть й узгодити з нею усі технічні, технологічні і фінансові умов.

За словами С. Єрмілова, у листопаді 2003 р. Транс-Юг не закупила на аукціоні необхідний обсяг технологічної української нафти для перевірки роботи НП О-Б, тому що керівництво Укртранснафти всупереч рішення уряду витратило не за призначенням кошти повернуті податковою адміністрацією Нафтогазу України за ПДВ. Як наслідок, експеримент було відкладено. Міністр стверджував, що за рахунок повернутого ПДВ і боргу НАК Нафтогаз України перед Укртранснафтою можна було закупити 75% необхідної технологічної нафти для Одеса-Броди. Решта, 18-20 млн. дол. США — не питання для запуску проекту навіть у березні [6].

Укртранснафта заявила, що проведення технічного експерименту відбудеться після підписання всіма учасникам експерименту угоди, проект якої вона підготувала і направила їм для узгодження, а також після одержання експериментальної партії нафти.

Разом з тим, ВАТ Укртранснафта стверджувало, що у висновках Energy Solutions урядові пропонувався в найближчі три роки використовувати НП в реверсному напрямку для транспортування російської нафти через нестачу необхідних обсягів каспійської та відсутність відрізка Броди — Плоцьк [7].

Через кілька днів Єрмілов заявив, що експеримент з послідовного транспортування нафти різних гатунків ділянкою Броди — держкордон системи магістральних нафтопроводів Дружба, потужності якої в даний час цілком завантажені російською нафтою гатунку ugals, і далі — по ділянках Дружби у Словаччину і Чехію на НПЗ Кралупи, пройде в лютому поточного (2004) року [8].

Але через кілька днів міністра палива й енергетики С. Єрмілова було звільнено. На його ж думку, головною причиною цього стали започатковані ним реформи в паливно-енергетичній галузі, що суперечили бізнес-інтересам віце-прем'єр-міністра з питань паливно-енергетичного комплексу А. Ключева та голови НАК Нафтогаз України Ю. Бойка. Останній був першим заступником Єрмілова. Так було усунуто одного з найбільш послідовних прибічників європейського напрямку використання НП О-Б в уряді [9].

<sup>\*\*</sup> УКНК «Транс-Юг» створена на підставі установчого договору від 18 липня 2003 р. і зареєстрована 13 жовтня того ж року. У її статутному фонді «Укртранснафти» належить 26%. УКНК «Транс-Юг» була залучена до експерименту згідно з дорученням Спеціального уповноваженого України з питань Євразійського нафтотранспортного коридору (ЄАНТК).

<sup>\*</sup> Василенко був призначений на посаду глави правління «Укртранснафти» у серпні 2003 р. зборами акціонерів замість О. Тодійчука, який тоді ж був обраний президентом компанії. До цього Василенко обіймав посаду заступника глави правління «Укртранснафти», до її створення — очолював Придніпровські магістральні нафтопроводи, що ввійшли в її склад.

Ще раніше, наприкінці листопада 2003 р. Президент Л. Кучма звільнив віце-прем'єра Гайдука, який скликав спеціальну нараду по НП О-Б, де вимагав звіту за витрачені Укртранснафтою кошти [10].

У травні 2004 р. віце-прем'єр уряду України А. Клюєв заявив, що технічні питання транспортування нафти трубопроводом О-Б вирішено, банківські гарантії для закупівлі технологічної нафти отримано, але запуск магістралі затримується через затягування з підписанням відповідних контрактів «Укртранснафтою». А. Клюєв наголосив, що є вже і нафта, і пропозиції по нафті, й узгоджено чисто технічні питання, єдине що залишається — це підписати спеціалістам контракти і розпочати роботу, а не займатися політикою. Віце-прем'єр зазначив, що «Укртранснафта», як транспортна компанія, не збирається купувати чи продавати нафту. За його словами, є драфти контрактів — «качай або плати», є банківські гарантії на 100 млн. дол., щоб придбати технічну нафту, залишилось ці папери оформити і розпочати роботу. Він також заявив, що, практично, узгоджено питання транспортування каспійської нафти до Словаччини, через які затримувалось експериментальне прокачування сировини на НПЗ до чеського м. Кралупи. Затримка полягала в тому, що словацька сторона не підготувала свої резервуари для прийому каспійської нафти, зокрема, не очистила їх від російської суміші Уралс [11, с.8].

На думку українських дослідників, експериментальне прокачування партії легкої малосірчаної нафти з українських Бродів до НПЗ Кралупи в Чехії не відбулося, незважаючи на досягнуту в квітні 2004 р. тристоронню українсько-чесько-словацьку домовленість, через тиск Росії на Словаччину. Крім того, російська сторона заблокувала прокачування 20 тис. тонн нафти, за резервної потужності нафтопроводу — 8 млн. тонн на рік\* [12]. Це стало можливим унаслідок того, що Укртранснафта таємно, в обхід уповноваженого України зі створення ЄАНТК О. Тодійчука, підписала з *Нафтогазом України* й тюменською нафтовою компанією *Транснефть* протоколи про наміри, згідно з якими магістраль передбачалось наповнити російською технологічною нафтою для випробування роботи НП у реверсному режимі, а Укртранснафта передала свої операторські функції Транснефте, яка виступала посередником для власників російської нафти на українській території. Крім того, за цієї угоди Україна позбавлялася права змінювати якість нафти протягом трьох років, не могла достроково викупити нафту, а головне без дозволу Транснефти не могла провести експеримент з перекачування нафти в аверсному режимі. Все це призвело до того, що український уряд не міг ухвалити єдине й правильне рішення, на основі порівняння результатів техніко-економічного обґрунтування роботи нафтопроводу в прямому і реверсному режимах [13].

Насамкінець, через кілька днів після виступу А. Клюєва в травні 2004 р. Л. Кучма ліквідував, запроваджену з 2001 р., посаду спецуповноваженого України з питань Євразійського нафтотранспортного коридору (ЄНТК) через її неефективність, а головне неспроможність запустити НП О-Б в прямому режимі. Її теж займав О. Тодійчук, який вважав, що коли Україна погодиться на тимчасовий реверс, то через 2-3 роки НП О-Б втратить свою актуальність для Європи, а поляки, вклавши гроші у його добудову, залишаться ні з чим [14, с. 5]. Він відкинув звинувачення Л. Кучми в неефективності роботи очолюваної ним інституції, зазначивши, що після її ліквідації шанси реверсу збільшуються.

Важливе значення в ухваленні рішення про ліквідацію інституту спецуповноваженого з питань ЄАНТК мали переговори України з Білоруссю та Балтійськими державами про можливість комбінованого використання НП О-Б для доставки казахської нафти до Балтійського узбережжя Латвії та Естонії. Після того як в січні 2004 р. Росія вперше припинила постачання газу до Білорусії, щоб схилити Мінськ до приватизації газотранспортної системи республіки РАТ Газпром, Білорусь поставила за мету диверсифікувати джерела і шляхи постачання енергоносіїв. У Мінську звернули увагу на близькість Бродів до нафтопереробного заводу в Мозирі. У квітні 2004 р. в Мінську був підписаний тристоронній Протокол між українськими, білоруськими і латвійськими компаніями, яким передбачалося транспортування до 10 млн. тонн нафти з Бродів на Білорусь і Латвію. Компанії, що працювали у Казахстані, засвідчили свою готовність постачати нафту на білоруські НПЗ із використанням системи Одеса – Броди [15]. Такий маршрут транспортування каспійської нафти на європейський ринок міг стати конкурентним для дорогої Балтійської трубопровідної системи Росії. Існувала загроза конкуренції як у товарі, так і в маршрутах його доставки. Тому Кремль зробив превентивні кроки, щоб якщо й не уникнути такої перспективи, то принаймні надовго її відстрочити.

Після оголошення указу про ліквідацію посади спецуповноваженого з питань ЄАНТК О. Тодійчук подав у відставку і з посади президента ВАТ Укртранснафта, мотивуючи тим, що у ситуації, яка

---

\* Аналогічно цьому кілька років «Транснефть» блокувала трубопровідні постачання нафти в латвійський нафтотермінал Вентспілс, розраховуючи схилити Ригу до приватизації нафтоперевалки в порту.

виникла, й за наявних повноважень (а точніше — за їх відсутності)\* не бачить сенсу залишатися головою компанії, яку він очолював із часу створення [16]. Відповідальність за реалізацію цього проекту Президент переклав на плечі Кабміну.

Відставка О. Тодийчука і ліквідація підпорядкованої йому структури була розцінена експертами як намір Києва відмовитися від перспектив нафтотранспортного співробітництва із Заходом і як готовність прийняти російські пропозиції по проекту О-Б. За це Україна розраховувала на пом'якшення Моквою режиму експорту енергоносіїв. Так, звільняючи О. Тодийчука Л. Кучма говорив: «З 2002 р. і до сьогодні, незважаючи на багаторазові рішення Кабміну і Мінтеплоенерго України, так і не розпочалась повноцінна експлуатація магістрального НП О-Б. Завантаження інших складових нафтотранспортної системи країни становить 52% їх потужностей. Через термінал «Південний» перекачано лише 2,1 млн. тонн нафти, за потенційної спроможності — 9 млн. тонн. Унаслідок цього, держбюджет не отримав сотні мільйонів доларів». Кількома днями раніше Кучма назвав причини такого становища — Україні не вдалось підписати контракти на транспортування нафти маршрутом О-Б ні з продавцями, ні з покупцями. Під час прес-конференції, відповідаючи на запитання журналістів про можливість укладання контрактів з Азербайджаном і Казахстаном, Кучма кричав: «Я дам літак, летить у Баку, Астану — привезіть контракти!». За його словами, Н. Назарбаєв готовий був постачати для завантаження трубопроводу тільки технологічну нафту, а про комерційні контракти навіть не велися переговори. Азербайджан теж відкладав на невизначений час це питання. З іншого боку президент зазначив, що Польща (головний партнер України з добудови і експлуатації нафтопроводу) і ЄС не роблять реальних кроків для початку повноцінної експлуатації проекту. Л. Кучма підкреслив, що Варшава, щоб уникнути залежності від Росії збудувала термінал в Гданську і трубу до Полоцька, але з 1999 р. ця труба працює у зворотному напрямку, і сьогодні 92% поставок нафти до Польщі — російські, тому що вони найдешевші [17, с. 4]. За словами Л. Кучми в російсько-українській співпраці у нафтовій сфері він керувався не політичними мотивами, а економічною доцільністю. «Національні інтереси не дозволяють закопати в землю 500 млн. дол. (вартість нафтопроводу О-Б), тому віднині питаннями наповнення труби буде займатися Кабмін. На фоні успішних переговорів, які провів В. Янукович на минулому тижні в Москві, майбутній російський напрямок реалізації проекту О-Б не викликає у експертів сумнівів» [18, с. 4], — зазначив президент.

Тоді більшість українських аналітиків оцінювала дії Кучми як поступки Москві з метою не допустити кризи в теплоенергетичному комплексі (ТЕК) країни. Водночас, усі сподівалися, що Росія виконає свою обіцянку — відмінить податок на додану вартість (ПДВ) на експорт нафти і газу до України, що, в умовах загальносвітового подорожчання енергоносіїв, призведе до зниження їхньої вартості на українському ринку.

Однак, цінова криза на ринку нафтопродуктів влітку 2004 р., яка загрожувала Україні енергетичною кризою, стала одним з головних, але не єдиних чинників, що змусили уряд і президента погодитися на реверс НП О-Б. Кучма не знав і не уявляв, що необхідно буде робити, щоб врятувати країну від банкрутства, коли Росія підніме ціни на енергоносії та обмежить їх поставки до України. У такій політиці Москви Кучма вбачав загрозу не тільки державі, а й власним інтересам. Адже, як зазначали критики глави держави, сам президент і приближена до нього еліта заробляли на реекспорті російської енергетичної сировини, щорічно відбираючи у російських нафтових і газових компаній декілька млн. тонн нафти і млрд. кубометрів газу для власного збагачення. Кучма не міг себе поставити у таке незручне становище.

Насамкінець, перебуваючи майже у повній дипломатичній ізоляції з боку держав Заходу, внаслідок «касетного скандалу», український керманіч, напередодні президентських виборів, міг розраховувати на підтримку свого наступника тільки з боку Москви. Передача трубопроводу О-Б у користування російсько-британській компанії — це лише одна з низки поступок президента Л. Кучми Москві з метою збереження і влади, і надприбутків. Її ціна для України — повна енергетична залежність та економічна відсталість.

Разом з тим, Москва постійно вдавалась до тиску на Київ. Зокрема, влітку 2003 р. умовою підписання з Україною угоди про транспортування через її територію 79,5 млн. тонн російської нафти протягом наступних 15 років була вимога – передати трубопровід О-Б для транзиту російської нафти в реверсному режимі [19, с. 30-32].

---

\* З жовтня 2003 р. в «Укртранснафті» фактично встановилося «двовладдя». О.Тодийчук залишався на посаді президента, але реально керували компанією гендиректор С. Василенко і, власне, глава НАК «Нафтогаз України» Ю.Бойко. Останні – прибічники використання НП О-Б в реверсному режимі.

Отже, можна стверджувати, що Київ проводив політику подвійних стандартів. Адже, у 2003 р. Україна підписала з Польщею і ЄС спільну декларацію про створення ЄАНТК на базі маршруту Одеса-Броди-Плоцьк, а Єврокомісія вирішила виділити 2 млн. євро на підготовку техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) добудови Одеса-Броди до Плоцька [20].

Україна мала домовленості й могла постачати каспійську нафту трубопроводом О-Б не лише до Німеччини, Словенії, Словаччини й Чехії, а й до Білорусії, Латвії й Естонії. Та, незважаючи на це, наприкінці липня 2004 р. ВАТ Укртранснафта і російська ТНК-ВР підписали контракт на транспортування упродовж трьох років 9 млн. тонн російської нафти Ugals щорічно за маршрутом Мозир-Броди-нафтотермінал Південний.

За неофіційними даними керівництво ВАТ Укртранснафта, заступником голови наглядової ради якого є М. Онищук\*, уклало договір не лише з російською ТНК-ВР, а й з офшорною кіпрською компанією Skilton LTD, яка входить до холдингу ТНК-ВР, на отримання кредиту для закупівлі нафти з метою заповнення й початку комерційної експлуатації НП О-Б. Унаслідок цього договору об'єм купленої технологічної нафти склав 402,6 тисячі тонн. Згідно з договором ТНК-ВР доставила нафту «Укртранснафті», а Skilton LTD\* надала українському нафтогазовому оператору кредит

107 млн. доларів на три роки під 8 відсотків річних. Укртранснафта заплатила за придбану нафту ТНК-ВР і передала куплену нафту як заставу компанії Skilton LTD на період погашення кредиту.

Крім того, Укртранснафта поступилася компанії Skilton LTD рахунком в лондонському відділенні ING-банку, на який надходили всі без винятку кошти від операційної діяльності Укртранснафти з транспортування нафти. Укртранснафта надала Skilton LTD послуги з прийому, транспортування і завантаження нафти. Керівництво Укртранснафти аргументувало укладення договору з Skilton LTD прогнозованим збільшенням обсягів транзиту нафти за рахунок використання реверсної схеми НП О-Б. Втім, ще до ухвалення остаточного рішення про реверсне використання нафтопроводу, керівництво російської Транснефти заявляло, що Одеса-Броди їм вже не потрібний, оскільки введена в дію друга черга Балтійської трубопроводної системи (БТС), що дозволяє перекачувати до 60 млн. тонн сировини на рік. Отже, вже тоді було очевидним, що обсяги нафти, яка транспортується через Україну зменшуватимуться, а використання НП О-Б в реверсному режимі здійснюватиметься без гарантованих обсягів, зазначених в договорі між Укртранснафтою і Skilton LTD. Остання, крім 8 відсотків з наданого кредиту, мала отримувати протягом трьох років частину прибутку від перекачування близько 27 млн. тонн нафти.

Експерти вважали, що Укртранснафта могла не брати кредит у 107 млн. доларів у Skilton LTD: вистачило б власних коштів, якби вони використовувалися за цільовим призначенням. Так, компанія виплатила понад 220 млн. гривень для повернення ПДВ, хоча, відповідно до розпорядження Кабміну, ці засоби повинні були піти на закупівлю технологічної нафти для НП О-Б. Також компанія розраховувалася з боргами Нафтогазу за поставлений газ перед ще однією офшорною компанією — Eural trans gas. Укртранснафта збільшила суми позик для Нафтогазу до 245 млн. гривень — для вирішення поточних питань. Якщо додати до цього гроші, витрачені на добродійність (24 млн. грн.) і суму повернутого ПДВ, то Укртранснафта була в змозі купити нафту для трубопроводу в повному обсязі без залучення кабальних кредитів. Тим більше, що згаданий контракт не спричинив збільшення обсягів нафти в трубопроводі Одеса-Броди. Навпаки, в 2004 р. Укртранснафта знизилася обсяги транспортування нафти на 2 млн. тонн. [21].

Отже, уряд Януковича прийняв рішення про реверсне використання НП О-Б, виходячи, передусім, з меркантильних, а не державних інтересів. Що стосується Росії, то для неї економічно вигідним було транспортування нафти по системі Придніпровських нафтопроводів по маршруту Мічуринськ-Охтирка-Кременчук-Одеса, які технічно були до цього готові. Проте Кремль діяв, керуючись політичними і комерційними міркуваннями, які не дозволили Україні на початку 2000-х рр. відкрити незалежний нафтовий коридор до Європи [22]. Перші відповідали Енергетичній стратегії Росії на період до 2020 р. згідно з якою Москва ставила за мету закріпитися на внутрішніх енергетичних ринках держав ближнього і далекого зарубіжжя, шляхом співволодіння збутовою мережею енергоресурсів і об'єктами енергетичної інфраструктури цих країн.

\* Онищук М. – керівник юридичної компанії «Юрис», до складу якої входять вищі державні чиновники в сфері управління паливно-енергетичними компаніями держави.

\* «Skilton LTD». Офшорна компанія з обмеженою відповідальністю, зареєстрована в січні 2001 р. Кількість співробітників – три особи, всі троє керівники компанії – кіпріоти. Власного офісу на Кіпрі не має. Адреса і телефон стосуються фінансового відділу компанії «Прайсвотерхауз-Купер». Заявлений статутний капітал – 10.000 кіпрських фунтів, виплачений – 1.000 кіпрських фунтів. Засновник — TNK International Ltd.

На думку українського дослідника даної проблеми М. Гончара, реверс нафтопроводу Одеса – Броди — це своєрідна економічна диверсія Росії проти України, щоб не допустити транспортування магістраллю каспійської нафти, якщо не назавжди, то хоча б тимчасово [23]. Автор виходить з того, що транспортування нафти трубопроводом О–Б у реверсному напрямку не вигідно російським трейдерам, оскільки вартість однієї тонни сировини, прокачаної ним, вища на 3 дол., ніж будь-яким іншим українським маршрутом. Тому російські нафтові компанії не бажали качати сировину за кордон цією магістраллю. Як наслідок, ТНК-ВР зуміла залучити до експлуатації труби, не без підтримки Кремля, лише одну російську компанію — Транснефть.

Для Москви реверс НП О-Б став важливим чинником збереження повної монополії російських компаній на українському нафтовому ринку. Через його недиверсифікованість, відсутність в Україні стратегічних запасів і технічних можливостей постачати нафту іншого походження, а також через нестачу нафтопереробних потужностей підконтрольних державі *російські трейдери встановлюють на ньому ціну на свій розсуд\**. Як наслідок, недиверсифікований український нафтовий ринок служить для російських постачачів компенсатором знижок, на які змушені йти російські трейдери на диверсифікованих ринках.

Отже, взаємопов'язані політичний і комерційний чинники стали головною причиною, яка змусила ТНК-ВР і Транснефть за підтримки Кремля виступити проти аверсу Одеса-Броди. Адже на недиверсифікованих або псевдоконкурентних ринках генеруються позитивні фінансові потоки, частина коштів з яких іде на створення і підтримку тіншової медіально-політичної інфраструктури, що працює на інтереси російського бізнесу і політики. А це джерело системної корупції і принципу «нафта і газ в обмін на лояльність і сюзеренітет Росії» [24].

Разом з тим, незважаючи на підписану угоду щодо реверсу трубопроводу, наглядова рада Укртранснафти схвалила рішення про добудову НП О-Б до польського міста Плоцьк і створення для цього спільного підприємства Сарматія з польською компанією PERN Przyjazn. Тобто виходили з того, що реверс О-Б є тимчасовим, доки не добудується магістраль від Бродів до Плоцька. Але відповідальність за добудову магістралі українська сторона, як видно зі слів Л. Кучми, поклала на Польщу. Керівництво останньої на чолі з Президентом О. Кваснівським і прем'єр-міністром Л. Міллером вважало будівництво трубопроводу, по якому каспійська нафта транспортуватиметься до Плоцька і Гданська, а далі до Західної Європи, пріоритетним політичним завданням. Поляки визнали НП О-Б важливою складовою ЄАНТК, який матиме велике економічне й політичне значення не лише для України і Польщі, а й для всієї Європи. Однак з самого початку польська сторона розглядала цей нафтотранспортний проект як комерційний. Вона готова була брати в ньому участь, щойно українська сторона визначиться з умовами й напрямками\*. У 2003 р. керівництво країни заохотило до інвестицій приватний бізнес. Як доказ, ще 31 липня того ж року, під час візиту прем'єр-міністра Л. Міллера до Донецька, було підписано меморандум про створення спільного польсько-українського підприємства з метою реалізації проекту Одеса-Броди. Польський приватний бізнес, готовий підтримати проект, хотів знати усіх його учасників, економічні умови інвестицій і бізнес-план, чого українська сторона довго не надавала. Як тільки їм були представлені економічно обґрунтовані умови його реалізації вони відразу залучилися до проекту. Але, крім того, хотіли гарантій того, що вкладені ними гроші принесуть сподіваний прибуток.

На 2003 р. українська й польська сторони знайшли контрагентів, зацікавлених у систематичному споживанні великої кількості каспійської нафти. Коли ж Київ конкретизував економічні положення проекту й можливі прибутки, то кількість заяв з боку європейських партнерів і США щодо приєднання до проекту зросла. Це дозволяло припускати, що коло економічних суб'єктів, зацікавлених у купівлі нафти, яка транспортуватиметься трубопроводом, постійно зростатиме [25].

Як наслідок, у 2004 р. було створено українсько-польський консорціум Сарматія. Його акціонерами стали українське *BAT Укртранснафта* та польська *PERN Przyjazn S.A.* Мета консорціуму — залучити кошти на добудову НП О-Б до польського нафтотранспортного вузла у Плоцьку і далі, до портового міста Гданськ для реалізації проекту ЄАНТК [26]. Однак спільне підприємство не проявляло активності протягом кількох років, адже не було гарантій того, що НП О-Б запрацює в аверсному режимі.

\* На диверсифікованих ринках російські трейдери не можуть грати на завищенні ціни постачання, а змушені торгувати нею з великими знижками щодо еталонних сортів нафти, щоб зберігати ринкову нішу Urals.

\* Для Польщі перспектива доставки нафти по системі Одеса-Броди-Плоцьк – це лише третій маршрут, тобто можливість диверсифікації джерел і шляхів нафтопоставок через Білорусь і через свій термінал у Гданську. Відмовлятися від існуючих Польща не має наміру, а лише прагне знизити ризик залежності від імпорту енергоносіїв із малої кількості джерел. Потужностей, що простоюють, у Варшаві не має.

Отже, протягом президентства Л. Кучми (1994-2004 рр.) Україна, внаслідок проведення так званої маятникової або багатовекторної політики, яка полягала в одночасному декларуванні своїх євроатлантичних прагнень і реальному просуванні у східному напрямку інтеграції, не змогла реалізувати свій енерготранзитний потенціал. Через політичний тиск з боку Росії та корумпованість уряду її територія була закрита для нових енергоресурсних потоків з Каспійського регіону, що не проходили через територію РФ. Це стало негативним чинником не лише для України, а й для таких країн Південного Кавказу як Грузія і Азербайджан, які змушені були розпочати будівництво альтернативного нафтопроводу Баку-Тбілісі-Джейхан. Негативні наслідки від реверсу мав і Казахстан, зацікавлений європейським ринком й українським маршрутом, а також країни Східної Європи, які постійно відчували енергетичний тиск Кремля.

Транспортування каспійської нафти трубопроводом Одеса-Броди могло реально розпочатися у 2003-2004 рр., адже існували зацікавлені постачальники сировини як казахська державна нафтова компанія КазМунайГаз та середньоазіатський нафтотрейдер Сомпетрол, а також споживачі — не лише українські, словацькі, чеські, польські, а й білоруські та прибалтійські НПЗ. Свої транспортні магістралі для експорту каспійської нафти з Бродів готова була надати не лише Словаччина, а й Білорусь.

Однак, завдяки сильному проросійському лобі, насамперед, у керівництві України й Словаччини, через корумпованість українського уряду й відсутність чітко визначеної державної політики, прозорості й відкритості процедури підписання відповідних угод, було зірвано домовленості як з постачальниками сировини для транспортування НП О-Б, так і з її споживачами.

Звільнення указами Л. Кучми протягом півроку урядовців, які сприяли реалізації проекту в європейському напрямку — В. Гайдука, С. Єрмілова, О. Тодийчука свідчать про безпосередню зацікавленість Президента реверсом НП О-Б.

Запуск НП О-Б в аверсному режимі міг призвести до зменшення обсягів транспортування через Україну російської нафти, а головне — позбавити корумпованих українських чиновників незаконних прибутків, заради яких вони нехтують національними інтересами. Саме цей чинник став головним під час схвалення рішення про реверс трубопроводу.

Робота магістралі у прямому напрямку — це крок як до гарантування енергетичної безпеки, так і на шляху євроатлантичної інтеграції України.

Робота НП О-Б в реверсному режимі — це збереження енергетичної залежності України від Росії, а також — монополії Кремля на поставки нафти до країн Центральної і Східної Європи.

#### ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Івженко Т. Киев готов решить все проблемы с Москвой до выборов президента // Независимая газета. – 2004. – 23 июня. – с. 6.
2. Корупційне досьє режиму. Справа №1. Реверс Одеса – Броди // <http://board.teremki.net.ua/lofiversion/index.php/t1858.html>.
3. Янукович поручил отдать Одесса — Броды россиянам? // hptt // oil/terminal. – 2004. – 14 июня.
4. Pricewaterhouse Coopers захистив Одеса-Броди у Брюсселі // <http://www.pravda.com.ua/news/2003/5/27/28625.htm>.
5. Єрмілов просить Януковича звільнити керівників Укртранснафти за саботаж Одеса-Броди // <http://www.pravda.com.ua/news/2004/2/12/7409.htm>.
6. Янукович – добрий, і пробачив саботерам Одеса-Броди // <http://www.pravda.com.ua/news/2004/3/6/7886.htm>.
7. Укртранснафта стверджує, що не винна в саботажі Одеса-Броди // <http://www.pravda.com.ua/news/2004/2/13/7424.htm>.
8. Там само // <http://www.pravda.com.ua/news/2004/2/13/7424.htm>.
9. Шипунов Г. Єрмілов не вжився з Ключевим // [http://postup.brama.com/dinamic/i\\_pub/usual.php?what=21176](http://postup.brama.com/dinamic/i_pub/usual.php?what=21176).
10. Понятовський В. Корупційне досьє режиму. Справа №1. Реверс Одеса – Броди // <http://board.teremki.net.ua/lofiversion/index.php/t1858.html>.
11. Ключев нервничает // Нефтьрынок. – 2004. – № 20 (17-24 мая). – С. 8.
12. Гончар М. Реверс Одеса – Броди: диверсія проти України та її наслідки. Частина 2 // <http://ua.proua.com/accent/2005/05/25/143436.html>.
13. Іжик П. Реверс – загроза для енергетичного діалогу з ЄС // День. – 2003. – № 175. – 2 жовтня.
14. Івженко Т., Заец І. Кучма готовит приятные сюрпризы Путину // Независимая газета. – 2004. – 19 января. – С. 5.
15. Гончар М. Реверс Одеса – Броди: диверсія проти України та її наслідки // Фонд Стратегія-1. – 2005. – 25 травня. – Частина 2: <http://ua.proua.com/accent/2005/05/25/143436.html>.
16. Подав у відставку президент Укртранснафти – він був за використання Одеса-Броди на Європу // Правда.com.ua. – 2004. – 18 травня.
17. Івженко Т. Леонид Кучма призвал не воротить нос от России // Независимая газета. – 2004. – 19 мая. – С. 4.
18. Там само. – С. 4.
19. Жильцов С. Украина в плену каспийских миражей // Мировая энергетическая политика. – 2003. – № 8. – С. 30-32.
20. Михайлюк О. Л. Нафтопровід Одеса-Броди: проблеми і перспективи експлуатації // Одеського філіалу НІСД: <http://www.niss.od.ua/p/148.doc>.
21. З життя справжньої мафії. В уяві обивателя утвердилось стійке уявлення про мафію, взяте з фільму Хрещений батько // Українська газета. – 2008. – № 45 (185). – 18-31 грудня: <http://ukrgazeta.plus.org.ua/article.php?id=594>.
22. Гутаренко Р. Одеса-Броди: аверс не можна реверс. Частина 1 // Реальна політика <http://rpl.net.ua>



- /2008/09/04/odesabrodi\_avers\_ne\_mozhna\_revers\_chastina\_1.h.
23. Гончар М. Реверс Одеса – Броди: диверсія проти України та її наслідки // Фонд Стратегія-1. – 2005. – 25 травня. – Частина 2: <http://ua.proua.com/accent/2005/05/25/143436.html>.
  24. Там само. – <http://ua.proua.com/accent/2005/05/25/143436.html>
  25. Польська думка щодо трубопроводу Одеса-Броди-Гданськ. Марек Зюлковський, Надзвичайний і Повноважний Посол Республіки Польща в Україні // <http://www.ukraine-poland.com/u/publicystyka/publicystyka.php?id=1503>. – 2003-08-15.
  26. Захарченко А. Одеса-Броди: замість Гданська – до Словаччини // Економічна правда: <http://www.epravda.com.ua/publications/49f71adbd8a1e/> – 28.04.2009.

**Дудник О. Я. Нефтепровод «Одесса-Броды» в евроинтеграционной политике украинского правительства (2002-2004 гг.) / Национальная библиотека Украины им. В. И. Вернадского Национальной Академии Наук Украины (НАНУ)**

*В статье исследуются внутренние и внешние, политические и экономические факторы, которые на протяжении 2002-2004 гг. влияли на принятие правительством решения относительно выбора направления работы нефтепровода Одесса-Броды; раскрываются преимущества и недостатки аверсного и реверсного использования магистрали; показана политика государств Балтийско-Черноморско-Каспийского региона заинтересованных в работе трубопровода.*

**Ключевые слова:** *нефтепровод, аверс, реверс, каспийская нефть, энергетическая безопасность, транспортная магистраль, диверсификация источников энергоснабжения, технико-экономическое обоснование проекта (ТЭО), международный аудитор, эксперимент, контракты, спецуполномоченный по вопросам Евроазиатского нефтетранспортного коридора, трейдеры.*

**Dudnyk O. Y. Odesa-Brody pipeline in the European integration policy of the Ukrainian government (2002-2004) / The Vernadsky National Library of Ukraine National Academy of Sciences of Ukraine**

*Internal and external, political and economic factors which during 2002-2004 influenced on acceptance of decision a government in relation to the choice of work of oil pipeline of Odessa-Brody assignment turn out in the article; advantages and lacks of direct and reversing uses of highway open up; the policy of the states is shown Baltic- Black sea-Caspian a region interested in the robot of pipeline.*

**Keywords:** *oil pipeline, avers, revers, Caspian oil, power safety, transport highway, diversification of energy sources supply, feasibility study of project, international public accountant, experiment, contracts, special representative on questions of the Eurasian oils of transport corridor, traders.*