

НАФТОПРОВІД “ОДЕСА-БРОДИ” (2005-2006 РР.): ЗНОВУ РЕВЕРС ЧИ АВЕРС?

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

У статті подана оцінка ефективності роботи магістралі Одеса-Броди у зворотному режимі прихильниками і противниками реверсу; розкривається внутрішня і зовнішня політика українських урядів й, зокрема окремих міністрів, щодо можливості зміни напрямку роботи трубопроводу; з'ясовуються головні чинники, що стали на перешкоді аверсу нафтопроводу та його добудови до польського м. Плоцька.

Ключові слова: міжнародний консорціум, оренда, прибутки, енергетична сировина, транспортування, тендер проекту, Одеса-Броди-Плоцьк-Гданськ, домовленості, диверсифікація поставок енергоносіїв, Європейський Союз, добудова магістралі, модернізація, обсяги видобування, нафтопровід Бургас-Олександрополіс, Євроазіатський нафтотранспортний коридор (ЄАНТК), офшорна компанія.

Ця стаття є продовження дослідження опублікованого у попередньому номері видання під назвою «Нафтопровід “Одеса-Броди” в євроінтеграційній політиці українського уряду (2002-2004 рр.)».

Мета цієї частини роботи – проаналізувати чинники, які упродовж 2005-2006 рр. сприяли та перешкождали зміні напрямку роботи нафтопроводу Одеса-Броди (з реверсного в аверсний режим) та його добудові до польського м.Плоцька.

Серед основних дослідників цього питання А. Єрьоменко, яка, не даючи власних оцінок для з'ясування сутті проблеми, подає погляд президента російсько-британської ТОВ «ТНК-ВР Україна» Олександра Городецького на доцільність і перспективність роботи магістралі у реверсному режимі [1]. О.Молдован вказує на геополітичні чинники і низку несприятливих регіональних тенденцій, які не враховували українські уряди, намагаючись здійснити розворот нафтопроводу Одеса-Броди з реверсного у аверсний режим роботи [3]. М.Гончар доводить, що реверс нафтопроводу – це наслідки нової енергетичної політики Кремля, спрямованої на відновлення status quo ante Росії. Він наголошує на небезпеці затягування українським урядом аверсу нафтопроводу [28]. О.Турук розглядає візити 2006 р. президента В. Ющенко до Азербайджану і прем'єр-міністра В.Януковича до Польщі у контексті добудови магістралі Одеса-Броди до Полоцька й переведення її у прямий режим роботи [11;12]. О.Михайлюк подає оцінку роботи НП О-Б у реверсному режимі, розповідає про техніко-економічне обґрунтування (ТЕО) проекту добудови магістралі до м.Плоцька, можливості і перспективи його реалізації. Автор також прогнозує можливі наслідки для українського трубопроводу побудови нафтопроводу Бургас-Олександрополіс [5; 7; 20].

З-поміж джерел дослідження – зміни до Закону України "Про трубопровідний транспорт" [27], а також чимало публікацій взятих з Незалежного аналітичного агентства, в яких, зокрема, подані висунути й укази міністра палива й енергетики України (2006 р.) Ю.Бойко що перспектив аверсу нафтопроводу та його добудови до м.Плоцька, а також позицію Азербайджану у цьому проекті [18; 21; 22; 23; 25].

Аналіз вказаних джерел і літератури дозволяє порівняти протилежні підходи до проблеми, перспектив її розв'язання і можливих наслідків. Новизна дослідження у показі впливу внутрішньополітичних процесів в Україні на схвалення рішення щодо добудови та аверсу магістралі Одеса-Броди.

Після «Помаранчевих подій» на рубежі 2004 – 2005 рр. українські уряди Ю.Тимошенко і Ю.Єханурова проводили заходи спрямовані на переведення з кінця 2007 – початку 2008 рр. роботи магістралі Одеса-Броди (О-Б) з реверсного в аверсний режим.

Тоді прихильники аверсу заявили, що реверсне використання магістралі є нерентабельним. Адже, ТНК-ВР не виконувала умови угоди 2004 р., за якою нафтопроводом (НП) мала перекачувати 9 млн. тон нафти щороку. За не з'ясованих причин, умова угоди була змінена – до 9 млн. тон, що надавало російсько-британській компанії повну свободу.

Станом на 22 березня 2005 р. нафтопроводом Броди-морський нафтовий термінал (МНТ) «Південний» перекачано 1 млн. 865,5 тис. тонн нафти, завантажено 25 танкерів загальним обсягом 1 млн.

864,2 тис. тонн. ВАТ «Укртранснафта» отримала за свої послуги від Skilton Ltd (яка входить у холдинг ТНК-ВР) 19 966 060,94 дол. Обсяг платежів від судновласників за 25 суднозаходжень у порт «Південний» дорівнював близько 5 млн. дол. (майже 200 тис. дол. за заходження одного танкера в порт). Отже, майже 25 млн. дол. українська сторона отримала від початку комерційної роботи реверсного маршруту, що на думку президента нафтотранспортної компанії Брітіш Петролеум (НТК-ВР) О. Городецького, було позитивним результатом [1]. Однак, загалом упродовж 2005 р. у зворотному напрямку НП О-Б було транспортовано 5,7 млн. тон російської нафти [2, С.77], а загальний обсяг імпортованої російської нафти в Україну протягом року скоротився майже на третину, при цьому два вітчизняних НПЗ і зовсім зупинилися [3].

За перше півріччя 2006 р. через магістраль О-Б прокачало лише 1,8 млн. тонн сировини, хоча ТНК-ВР прогнозувала близько 6 млн. тонн [4]. Упродовж усього 2006 р. об'єми постачань трубопроводом О-Б зменшились порівняно з попереднім роком і не перевищили 4 млн. тонн. Тоді «Транснефть» і ТНК-ВР пообіцяли у 2007 р. прокачати по магістралі до Одеси 12 млн. тонн нафти. Граничний рівень перевалювання на терміналі "Південний" складає близько 17,5 млн. т.

Отже, через постійне не перекачування заявлених обсягів енергетичної сировини, українська сторона не одержувала очікувані прибутки, проте російська – виконувала свою програму: „блокування стратегічних проектів експорту енергоносіїв з Каспію і Центральної Азії в обхід Росії [5].

Відомо також, що іноземна компанія використовувала український нафтопровід для зливання надлишків нафти, яка транспортується на Захід нафтопроводом “Дружба” через білоруське м. Мозир. За оренду труби компанія сплачує 40 млн. дол. на рік, в той час як реальна ціна оренди становить 108 млн. дол. Крім того, в 2005-2006 рр. ТНК-ВР домагалася зниження майже у два рази плати за транспортування НП однієї тони нафти з 7 дол. до 3,15 дол., а також зменшення митних зборів та плати за використання нафтового терміналу «Південний».

За словами президента ТНК-ВР О.Городецького, згідно з угодою між «Укртранснафтою» і ТНК-ВР, остання (як координатор маршруту Броди–МНТ «Південний») зобов'язувалася залучити до використання магістралі О-Б усіх зацікавлених експортерів російської нафти. Однак лише «Транснефть» погодилася транспортувати новим українським нафтопроводом сировину. Як наслідок, заплановані технічні можливості магістралі використовувалися під час реверсу не в повному обсязі. Причини цього О.Городецький пояснював як природними чинниками – новий маршрут вимагає безлічі узгоджень по всьому нафтоекспортному ланцюгу, так і політичною й економічною нестабільністю в Україні. Оскільки політики в Києві дотримуються різних поглядів щодо доцільності використання нафтопроводу Одеса-Броди в аверсному чи реверсному режимі, російські компанії вимагали від ТНК-ВР, як координатора маршруту, чітко визначитися з маршрутом і його стабільністю, а вже потім обіцяли використовувати його в повному обсязі. Президент ТОВ «ТНК-ВР зазначив, що російські нафтові компанії, у тому числі ТНК-ВР, користуються дорожчим, але надійнішим способом експорту своєї сировини – залізницею *. Економічну нестабільність він пояснив зростанням удвічі тарифів у порту «Південний» після пуску реверсу. Так, в Одеському порту (нафтогавані) через який експортують нафту з Казахстану портові збори становлять 1,2 дол. за тонну, а в «Південному» – 2,4 дол. за тонну. Для порівняння, у Новоросійському порту такий збір становить 0,9 дол. за тонну. Щоб підвищити конкурентоспроможність реверсного й взагалі українського маршруту О. Городецький пропонував знизити тарифи портових зборів у Південному до рівня Одеського порту й здійснити диференціацію тарифу на прокачування нафти магістраллю залежно від обсягів. На його думку, залучаючи максимальний обсяг, Україна одержить значно більше, ніж просто за рахунок встановлення високих тарифів і зборів. Ці пропозиції представники ТНК-ВР висунули під час зустрічі з прем'єр-міністром України Ю.Тимошенко [6]

У 2005 р. на кошти Єврокомісії був проведений тендер на розробку техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) проекту добудови магістралі О-Б до Плоцька, який наприкінці літа виграв консорціум у складі компаній SWECO PIC (Фінляндія), ILF GMBH (Німеччина) і KANTOR (Греція). 15 березня 2006 р. консорціум презентував у Польщі остаточну версію попереднього ТЕО проекту, роботи за яким мали фінансуватися Європейським Союзом, а реалізовувати – українсько-польська компанією «Сарматія». Попередня вартість проекту – 400-500 млн. доларів. Бізнес-план передбачав спорудження гілки «Броди-Ожехово» з подальшим використанням вже побудованої ділянки трубопроводу «Ожехово-Плоцьк», а також збільшення потужностей нафтопроводів «Одеса-Броди» і «Броди-Плоцьк», розширення резервуарного парку Одеського терміналу «Південний» і терміналу в Бродах. Окрім

* ТНК-ВР щомісяця експортує залізничним маршрутом 500–600 тис. тонн нафти.

української "Укртранснафти" і польської "Pern-Przyjazn", які мали прокласти нову магістраль, розрахунки обговорювали представники Єврокомісії, Словаччини, Чехії і Казахстану [7].

7 липня 2005 р. за присутності представника Єврокомісії був підписаний тристоронній українсько-польсько-казахський протокол щодо реалізації проекту Броди-Плоцьк. Однак, польська сторона вдалася до одноосібних дій щодо отримання прав на експлуатацію нафтоносних родовищ на території Казахстану, що стало однією з причин недовіри і гальмування реалізації проекту.

Зі свого боку, на початку 2006 р. Національна акціонерна компанія (НАК) "Нафтогаз України" на чолі з тодішнім головою О.Івченком уклала угоду з казахською компанією "КазМунайГаз" про спільне видобування нафти і газу в Казахстані. За словами голови української компанії перспективні запаси цих родовищ становлять 50 млрд. кубометрів газу і 100 млн. тон нафти на рік. Добута продукція буде ділитися порівно. Під час весняного візиту 2006 р. президента Казахстану Н.Назарбаєва до України лідер центральноазійської держави заявив про прагнення Казахстану брати участь у добудові нафтопроводу Одеса-Броди до Плоцька і наповнити його нафтою через трубопровід Баку-Супса (Грузія). Після візиту Назарбаєва посол Казахстану в Україні А.Журабаєв зазначив, що його уряд готовий вкладати кошти у будівництво й експлуатацію української труби, але Астана прагне мати в Одесі персональний термінал, безпосередньо для казахської нафти. Казахстан запевнив, що має достатньо нафти для наповнення українського нафтопроводу, а також усі можливості для залучення до проекту інших видобувачів нафти, на вигідних для них умовах. Найбільше казахську сторону турбувала цінова, бізнесова й політична нестабільність в Україні. Того ж року за згоди антимонопольного комітету (АМК) України було створено спільне українсько-казахське підприємство – ТрансМунай, яке розпочало будівництво 52 км ділянки нафтопроводу від морського терміналу "Південний" під Одесою до системи придністровських магістральних нафтопроводів.

Казахстан є головним партнером України, який з самого початку створення трубопроводу О-Б найбільше зацікавлений у транспортуванні ним своєї енергетичної сировини. Це пояснюється тим, що казахська нафта переважно експортується російською магістраллю Атирау (Казахстан)-Самара (Росія), де вона змішується з гіршою за якістю російською нафтою – Ural. Як наслідок, Астана втрачає до трьох дол. на кожному барелі сировини. Уряд республіки домагається від російського керівництва збереження якості своєї нафти до кінцевого пункту або запровадження системи компенсації за погіршення її якості. Москва на це не реагує. Отже, якщо легка казахська нафта піде українським маршрутом, то вона не буде змішуватися з російською, а значить Астана отримуватиме більші прибутки. По-друге, Казахстану вигідніше транспортувати свою нафту трубопроводом Одеса-Броди, ніж Баку-Тбілісі-Джейхан (БТД), адже у першому випадку нафта коротшим шляхом буде надходити на ринки північної Європи, де її вартість значно вища, ніж на ринках південної Європи, куди енергетична сировина експортується магістраллю (БТД). За даними російських професійних видань, продавці каспійської нафти – Казахстан, Азербайджан та інші держави, транспортуючи свою енергетичну сировину НП О-Б, отримуватимуть додатковий прибуток у 20-25 млн. дол. [8].

Крім того, Україна в 2006 р. мала можливість отримувати каспійську нафту не тільки з Казахстану, а й з Азербайджану. Так, у листопаді 2005 р. Верховна Рада України ратифікувала українсько-азербайджанську міждержавну угоду від 3 червня 2004 р., яка визначає базові принципи співробітництва України й Азербайджану в нафтовій сфері. За умовами домовленості, Баку надає Україні можливість купувати нафту на комерційній основі в необхідних для неї обсягах для використання в нафтопроводах країни. Україна, зі свого боку, мала забезпечувати на комерційних засадах транспортування азербайджанської нафти системою своїх магістральних нафтопроводів.

Передбачалось, що вільно купувати нафту в Азербайджані Україна зможе після запровадження зони вільної торгівлі (ЗВТ) між країнами ГУАМ (Грузія, Україна, Азербайджан, Молдова). Рішення про це було прийнято наприкінці травня 2006 р. на саміті ГУАМ у Києві. Тоді міждержавне об'єднання було реорганізовано у міжнародну Організацію за демократію й економічний розвиток (ОДЕР-ГУАМ), з центром у Києві.

Отже, України мала усі підстави одержувати каспійську нафту з Казахстану й Азербайджану, принаймні, з 2007 р. Її уряду залишається тільки довести своїм казахським й азербайджанським колегам, що він є надійним партнером.

До ЗВТ ГУАМ, насамперед, з економічних міркувань прагнуть підключитись східноєвропейські держави – Польща, Чехія, Словаччина й Литва, які також зацікавлені одержувати каспійську нафту через українську територію й готові підтримати перебудову й добудову НП О-Б до Плоцька. Водночас, співробітництво й участь Польщі, Чехії, Словаччини та інших східноєвропейських держав у рамках ЗВТ країн ГУАМ сприяло б зближенню та вступу України, а також Молдови й Грузії до ЄС.

У діяльності ГУАМ, як транзитного шляху для постачання нафти з Каспійського регіону до Європи, зацікавлений Європейський Союз. Так, після російсько-української газової кризи наприкінці 2005 – на початку 2006 рр. ЄС активізував свою діяльність з метою диверсифікації джерел постачання альтернативних енергоносіїв. Його погляди спрямовані на Азербайджан, Казахстан і Туркменістан. У червні 2006 р. комісар Європейської Комісії з питань енергетики А.Пібалгс заявив, що в рамках програми диверсифікації енергоресурсів для ЄС життєво необхідно побудувати додаткові трубопроводи для постачання нафти і газу з Каспійського регіону і Центральної Азії. З цією метою він відвідав Азербайджан і Казахстан. За словами А.Пібалгс, найкоротшим, а значить і найдешевшим для ЄС шляхом постачання нафти є трубопровід за маршрутом Одеса-Броди-Плоцьк. Нафта до нього буде надходити з нафтопроводу Баку-Супса, а потім танкерами через Чорне море. Представник Єврокомісії наголосив, що на сьогодні нафтопровід Одеса-Броди-Плоцьк визнаний ЄС пріоритетним серед альтернативних шляхів. Наприкінці червня 2006 р. ще один представник Європейської Комісії у Києві – Фаозі Бенсарса заявив, що уряди України, Польщі, Чехії та Словаччини, з одного боку, а також керівництво Казахстану й Азербайджану, з другого, підтвердили свою участь у проекті, що має перебувати роботу НП О-Б з реверсного в аверсний режим. Унаслідок реалізації цього проекту каспійська, а не російська нафта, як і планувалось, буде надходити через територію України до Східної Європи. Угода з цього проекту передбачає створення міжнародного консорціуму і мала бути підписана у вересні 2006 р. Після чого планувалось розпочати фінансування проекту.

Велику зацікавленість у тому, щоб поставки нафти до країн Центрально-Східної Європи здійснювались через територію України проявляє Туреччина. Анкара сильно стурбована зростанням транзиту нафти через свої протоки, що загрожує їй екологічними катастрофами. Турецький уряд посилює умови проходження протоками нафтових танкерів, що не можуть не враховувати зацікавлені держави.

У лютому 2006 р., щоб прискорити процес створення міжнародного консорціуму і відповідно до будови нафтопроводу від Бродів до Полоцька, український Президент і прем'єр здійснили візити до Польщі. Під час зустрічі з польським Президентом Л.Качинським В.Ющенко заявив, що проект Одеса-Броди-Гданськ може стати одним з найбільш цікавих для європейського оптового ринку з реалізації каспійської нафти. На думку українського Президента, Одеса-Броди має велике значення для Польщі, оскільки він є інтеграційним, тобто включає в себе цілу ініціативу субпроектів. Наприклад, в його рамках уже домовлено з казахською стороною, що вона в м. Південний збудує термінал для своєї світлої нафти, а спільне українсько-казахське підприємство – нафтопровід "Південний-Одеса", довжиною 52 км. Крім того, за словами Ющенко, уже на той час існувала можливість перекачувати 1,5-2 млн. тон нафти з Бродів на нафтопереробний завод (НПЗ) у білоруське м. Мозир [9, с. 5]

Водночас, 16 лютого прем'єр-міністр Ю.Єхануров, в інтерв'ю польській газеті "Gazeta Wyborcza" заявив, що якщо Польща відмовиться добудувати нафтопровід з Бродів до Плоцька, то уряд України шукатиме шляхи транспортування каспійської нафти через Білорусію в Литву і Європу. Єхануров також зазначив, що Кабмін України дуже зацікавлений у добудові цієї ділянки нафтопроводу і прагне створити спільне польсько-українське або міжнародне підприємство для реалізації проекту: "Якщо поляки не згодні, я буду прагнути відкрити шлях для каспійської нафти через Білорусь і далі через Литву до берегів Балтійського моря", – зазначив прем'єр-міністр [10, с. 5]. Своє рішення Єхануров назвав альтернативним, а не шантажем чи тиском, як намагалися представити його деякі журналісти.

Такі плани українського Президента і уряду у першій половині 2006 р. вдруге з 2003-2004 рр. створили реальну загрозу енергетичній монополії Москви у Східній Європі. Вони загрожували їй позбавленням можливостей здійснювати економічний і політичний тиск на держави регіону. Проект ОБГ – це небажана для Москви альтернатива поставкам її нафти до Європи і, водночас, надія для країн Східної Європи позбутися сильної енергетичної залежності від Росії.

У червні 2006 р. був підписаний українсько-польсько-азербайджанський протокол з проекту Одеса-Броди-Плоцьк, в якому були визначені основні позиції взаємодії трьох сторін щодо його реалізації. Але з призначенням у серпні 2006 р. В.Януковича головою уряду України, а Ю.Бойко – міністром палива й енергетики ситуація щодо реалізації проекту ОБГ почала різко змінюватися. Поляки засумнівалися в необхідності добудови нафтопроводу від Бродів до Плоцька. Польські ЗМІ зазначали, що Ю.Бойко може зруйнувати плани повернення до прямого використання нафтопроводу та добудови його до Плоцька, які з'явилися після «Помаранчевої революції». Хоча висновок експертів, опублікований у березні того року, свідчив про окупність інвестицій у добудову нафтопроводу у Варшаві відразу пригадали події осені 2003 р. Тоді в Україні та за її межами велась боротьба за використання НП О-Б в західному чи східному напрямках. Зокрема Ю.Бойко, тодішній голова НАК "Нафтогаз" України і головний прихильник використання магістралі реверсному режимі, звільнив головного противника

реверсу нафтопроводу – голову правління “Укртранснафти” О.Тодийчука. Це стало одним з чинників, які сприяли запуску трубопроводу в зворотному напрямку.

Спостерігаючи за стриманою позицією Варшави щодо підписання угоди про створення міжнародного консорціуму, Азербайджан також не проявляв бажання підключитися до цього проекту.

Щоб зрушити справу з місця у вересні того ж року до Баку відправився глава української держави – В.Ющенко, а до Польщі в м. Криница Гурська на XVI-й міжнародний бізнес-форум – “Криница-2006” – прем’єр-міністр В.Янукович. Перший мав не тільки залучити Азербайджан до проекту добування нафтопроводу Броди-Полоцьк, а й до інших спільних структур для роботи на ринках з розвідки, видобування, переробки та реалізації нафтопродуктів. За російськими джерелами, Київ просив у Баку 4,5-5 млн. тонн нафти щорічно, а також 600 тис. тонн технологічної нафти для заповнення трубопроводу. Саме такий об’єм енергетичної сировини, за словами Ющенко, потрібний був для роботи НП О-Б в аверсному режимі. Навіть за відсутності європейських покупців таку кількість нафти зможуть переробляти два українські НПЗ – Надвірнянський і Дрогобицький, що знаходяться на маршруті нафтопроводу О-Б [11, с. 2-3]. Крім того, українське керівництво запропонувало Баку розпочати з 2008 р. поставки сирової нафти трубопроводами “Одеса-Броди” і “Дружба” до Білорусії, Словаччини і Чехії для переробки на їхніх заводах. Але головний проект – це добудова магістралі О-Б до Гданська з перспективою виходу Азербайджану на ринки Центральної і Східної Європи. Баку був не проти постачати в Україну нафту, але за цінами, що склалися на середземноморському ринку. Закуповувати нафтопродукти Україні запропонували як безпосередньо в Баку, так і в портах Батумі або Новоросійськ. Однак, на думку російських аналітиків, Києву вигідніше купувати нафтопродукти в Росії, оскільки вони дешевші за азербайджанські через незначні затрати на їх транспортування.

У Польщі Я. Качинський і В.Янукович підтвердили бажання продовжити добудову нафтопроводу “Одеса-Броди” до міста Полоцьк, але підписання угоди перенесли до з’ясування усіх питань. Український прем’єр-міністр заявив про свої наміри активно співпрацювати з Польщею у цьому проекті, але водночас зазначив, що Україна має користь від роботи магістралі у реверсному режимі і так буде до тих пір, поки не буде добудована польська частина нафтопроводу і вирішено питання, якою нафтою заповнювати трубу. Янукович додав, що проект Одеса-Броди-Полоцьк має велике стратегічне значення як для української держави, так і для Європи, адже дозволить диверсифікувати енергетичні поставки і об’єднати економічні інтереси України і Польщі. Керівник польського уряду заявив, що Польща готова добудувати нафтопровід до Полоцька. Для фінансування проекту Варшава планувала залучити кошти ЄС у розмірі 400 млн. євро [12, с. 3]. На думку багатьох українських аналітиків, заклики прем’єр-міністра В.Януковича, під час візиту до Польщі, – добудувати нафтопровід до Полоцька, були лише політичними заявами. Вони вважали, що з того часу питання наповнення НП О-Б нафтою з Каспію буде обговорюватися українськими політичними силами постійно, але безрезультатно.

Російські ЗМІ візити В.Януковича до Польщі та В.Ющенка до Азербайджану, з метою послабити енергетичну залежність України від Москви, назвали невдалими.

Тоді, як і в 2003 р., противники прямого використання нафтопроводу О-Б доводили, що Україні не вигідно купувати каспійську нафту для переробки на своїх нафтопереробних заводах (НПЗ), адже вона значно дорожча за російську нафтову суміш – Urals, а застаріле обладнання НПЗ не придатне для глибокої переробки більш якісної каспійської нафти. Крім того, частина українських, як і польських НПЗ, належить російським нафтовим компаніям. Насамкінець, усі українські НПЗ мають угоди з російськими компаніями на постачання нафти. Однак, на той час українські нафтопереробні заводи здійснювали модернізацію й готові були приступити до переробки світлої каспійської нафти (дорожчою за російську), отримуючи при цьому прибутки.

Одним з найвагоміших аргументів прихильників реверсу було те, що з Бродів нафту не має чим транспортувати далі на Захід. Однак, тоді і це питання було вирішено. Білорусія готова була надати свою ділянку нафтопроводу “Дружба” для експорту каспійської нафти, а також нафтопереробний завод в м. Мозир [13, с. 5].

У свою чергу, російські аналітики, проаналізувавши співвідношення видобування нафти в Азербайджані й Казахстані з їх трубопровідними потужностями прийшли до висновку, що *Україні каспійської нафти не вистачить*. Вони стверджували, що вільної і дешевої нафти, яка б підходила для торгівлі через НП О-Б, зараз просто не має. Такої думки дотримувався і український міністр палива й енергетики Ю.Бойко. Прихильники реверсу виходили з того, що Азербайджан не міг заповнити потужності усіх трубопроводів, якими експортував свою нафту, оскільки видобування сировини у республіці становило близько 20 млн. тон нафти на рік (за іншими даними 30,3 млн. тон) [14, с. 77-78], а пропускна спроможність магістралей, якими він користується – 65 млн. тон. Це нафтопроводи Баку-Супса – 10 млн. тон на рік, Баку-Новоросійськ – 5 млн. тон і Баку-Тбілісі-Джейхан – 50 млн. тон.

Російські прогнози свідчили про те, що у найближчі 5–7 років видобування нафти в Азербайджані не зросте настільки, щоб заповнити ці трубопроводи. За їх оптимістичними прогнозами до 2010 р. видобуток сировини в Азербайджані може досягти максимум 43–45 млн. тонн, за песимістичними – 40 млн. тонн не раніше 2012 р. [15, с. 5]. Українські джерела, з посиланнями на азербайджанські, наводили значно більші цифри – 65 млн. тонн на рік до 2010 р. [16, с. 77-78]. За даними журналу “Нефть и газ” у 2006 р. І.Алієв під час зустрічі з Ющенко заявив, що у наступні три роки Азербайджан перекине існуючі транспортні можливості [17, с. 2-7]. Росіяни, як і український міністр, не враховували, що через трубопровід Баку-Супса нафту експортує також Казахстан, він же влітку 2006 р. підписав угоду на транспортування сировини й магістраллю БТД. Крім того, останнім трубопроводом експортувати нафту збиралася й російсько-британська компанія ТНК-ВР.

У Казахстані видобування нафти в 2005 р. наблизилось до 60 млн. тонн нафти і конденсату. Тоді вона транспортувалася трубопроводом Атирау-(Тенгіз-Казахстан)-Самара-Новоросійськ потужністю в 28 млн. тонн (з перспективою збільшення до 67 млн. тон), нафтопроводом Атасу–Алашанькоу–Душаньци до Китаю, з проектною потужністю в 20 млн. тонн, а також магістраллю Актау-Баку-Супса – 4-5 млн. тонн, стільки ж передбачалось експортувати БТД до 2009 р. Загалом 53 млн. тонн. Ще 7 млн. тон Астана використовувала для власних потреб. У найближчі роки Казахстан може експортувати до 87 млн. тон нафти, у тому числі через трубопровід БТД. За оптимістичними прогнозами казахських експертів, до 2010 р. видобування нафти може досягнути 100 млн. тон на рік, а до 2015 – 150 млн. тон.

Отже, наповнення магістралей виглядало реальним, а значить азербайджанської й казахської сировини повинно було вистачити й для України.

Однак, російські аналітики, виходячи з того, що частина казахської нафти піде на внутрішні потреби, а частина – на заповнення нафтопроводу БТД, дійшли висновку, що Україна, практично, не має шансів отримувати нафту як з Азербайджану, так і з Казахстану. Аналогічної думки був віцепрезидент київського Центру дослідження корпоративних відносин Р.Іщенко, який стверджував, що у найближчі роки Україна не зможе зменшити рівень своєї енергозалежності від Росії й отримати доступ до альтернативних джерел енергії.

Можна, цілком, погодитися з Р.Іщенко щодо збереження енергетичної залежності Києва від Москви. Водночас, твердження та прогнози росіян і, загалом, противників прямого використання нафтопроводу Одеса-Броди були не переконливі. Спростувати їх можна наступним чином. Казахстан, як уже зазначалось, має домовленості з Україною і готовий був пустити свою нафту, яка й нині транспортується на Захід грузинською магістраллю Баку-Супса, не через турецькі чорноморські протоки, а трубопроводом Одеса-Броди з підключенням до нафтопроводу Дружба або придністровських транспортних магістралей. Тобто, на 2006-2007 рр. як і в 2003-2004 рр. та нині навіть без додаткових об’ємів каспійської нафти магістраль О-Б можна було запустити в аверсному режимі. Для цього Астані необхідно було частково змінити маршрут експортування сировини. Зокрема, з Супси казахська нафта мала спрямовуватись танкерами не в південному напрямку через чорноморські турецькі протоки і далі в Егейське море до Греції, а в – північному до Одеси-Бродів, а далі до Мозиря (Білорусія), Словаччини, Чехії та Литви. Астана була готова спрямувати через О-Б чотири млн. тон нафти – це значно більше, ніж транспортувала магістраллю ТНК-ВР. Однак противники аверсу знайшли іншу проблему. Вони почали стверджувати, що для України, як і для Білорусії, Словаччини, Чехії та Польщі важливо не тільки транспортувати каспійську нафту, а й купувати її для переробки на НПЗ. Тому, виходило, що для власних потреб усіх зацікавлених країн такого об’єму каспійської нафти не вистачатиме. Як бачимо, знову надумана проблема, адже використання НП О-Б в аверсному режимі не лише реально для України, а й вигідніше, ніж робота магістралі в реверсному режимі. По-перше, це призведе до ліквідації монополії російської сировини на українському нафтовому ринку, а значить – до падіння цін на нафтопродукти. По-друге, відновить довіру і посилить зацікавленість Україною з боку європейських покупців і азійських постачальників каспійської сировини, що в кінцевому рахунку сприятиме збільшенню об’ємів транспортування нафти трубопроводом і задовольнить потреби усіх зацікавлених держав. Але, не будучи реально у цьому зацікавленим, українське керівництво наполягало на необхідності добудови магістралі до Плоцька і залученні до цього проекту Азербайджану.

У листопаді 2006 р., під час візиту до Брюсселю, І.Алієв підтвердив готовність своєї країни брати участь у реалізації проекту ОБГ, *за умови участі у переробці та реалізації нафтопродуктів*. Азербайджанський президент зазначив, що для його країни дуже важливо мати альтернативні шляхи постачання нафти на європейський ринок, і якщо Азербайджан буде мати ще один шлях, то від цього тільки виграє. Як наслідок, була створена робоча група Україна-Азербайджан, яка вивчала можливість участі Баку в проєкті [18].

Разом з тим, Москва намагалася зберегти контроль над НП О-Б, покладаючись у цьому питанні на В.Януковича і міністра палива й енергетики Ю.Бойко. Вона сподівалася, що завдяки їхньому контролю над урядом і ВАТ «Укртранснафта» й НАК «Нафтогаз України», питання аверсу нафтопроводу у найближчі роки розглядатися не буде. Тим більше, що проросійська політика Януковича-Бойко ні в кого, навіть, в Україні не викликала сумніву. Користуючись ситуацією, Кремль намагався не лише залишити під своїм контролем трубопровід О-Б, а й використати його для посилення свого економічного тиску на східноєвропейські держави, передусім – Польщу і Чехію. У свою чергу, останні не лише прагнули позбутися енергетичної залежності від Москви, а й в супереч їй, дали згоди на розміщення на своїх територіях американської системи протиракетної оборони (ПРО).

План Кремля полягав у тому, щоб через два роки, використовуючи магістраль О-Б, постачати нафту до країн Західної Європи в обхід східноєвропейських держав. З Одеси російська нафта буде транспортуватися танкерами через Чорне море до болгарського порту Бургас, а звідти нафтопроводом до грецького міста Олександруполіс. Для реалізації цього проекту протягом кількох наступних років Москва, Софія і Афіни збираються збудувати нафтопровід Бургас-Олександруполіс. У той час, коли Янукович їздив до Варшави, а Ющенко до Баку, в Афінах В.Путін проводив переговори з президентами Греції і Болгарії – К.Караманлісом і Г.Пирвановим про прискорення будівництва нафтопроводу Бургас (Болгарія) – Олександруполіс (Греція) (Б-О) в обхід турецьких проток. Серед головних інвесторів, у руках яких буде знаходитись контрольний пакет акцій, російські компанії «Роснефть», «Газпромнефть» і знайомі «Транснефть» і ТНК-ВР [19, с. 5]. Якщо цей проект буде реалізований, то у боротьбі з Росією за каспійську нафту програє решта конкурентів: Туреччина з проектом "Самсун - Джейхан", Україна і Польща – з проектом "Одеса – Броди – Плоцьк", Румунія з проектом "Констанца – Трієст" і США, які безуспішно намагалися не допустити укладання цієї угоди. Не маючи власної нафти для заповнення трубопроводу "Бургас – Олександруполіс", Росія сподівається залучити каспійську нафту і перш за все казахську, яка постачається до Новоросійська трубопроводом Каспійського трубопровідного консорціуму (КТК), в якому найбільша частка акцій належить американській компанії "Shevron". При цьому Росія, використовуючи різні механізми, намагається спонукати "Shevron" до участі в проекті "Бургас – Олександруполіс"[20].

У другій половині 2006 р. політика уряду В.Януковича щодо реалізації нафтотранспортного проекту нагадувала політику уряду того ж В.Януковича у 2003-2004 рр., коли і прем'єр-міністр, і міністри давали обіцянки ЄС та США, що О-Б буде працювати в аверсному режимі, але в кінці-кінців схвалили протилежне рішення. У 2006 р. це виглядало як затягування часу, щоб ще на два роки зберегти О-Б за Росією, яка за цей час збудує альтернативний Бродам-Плоцьку трубопровід – Бургас-Олександруполіс. Доказом цього можуть служити постанови українського уряду, офіційні заяви і виступи міністра палива й енергетики Ю.Бойко протягом кількох останніх місяців 2006 р. стосовно майбутнього використання трубопроводу О-Б. Зокрема, аналіз останніх свідчить про цілеспрямовані заходи державного чиновника спрямовані на те, щоб мінімум протягом наступних двох років питання аверсу магістралі не піднімати. Так, у серпні Ю.Бойко заявляв, доки трубопроводом БТД з Азербайджану до Туреччини не постачатиметься 50 млн. тон нафти щороку, магістраль "Одеса-Броди" буде транспортувати російську нафту, принаймні, до вересня 2008 р. Далі міністр стверджував, що це виключає можливість будови трубопроводу О-Б до Польщі у найближчі роки, адже необхідний для нього обсяг нафти буде не раніше 2010 р., коли Азербайджан отримає додаткові поставки сировини з Казахстану. При цьому він зазначав, що невідомо чи залишиться на той час у Казахстану нафта для труби "Одеса-Броди" [21].

Отже, на думку Ю.Бойко НП О-Б можна буде використовувати в прямому режимі не раніше, ніж через два роки, з урахуванням динаміки зростання об'ємів видобування нафти у Казахстані (на 10-12 млн. тон на рік) і заповнення нафтопроводу БТД. Водночас, він висловив переконаність у необхідності проведення підготовчої роботи для "розвороту" нафтопроводу через два роки, коли в Казахстані з'явиться необхідний ресурс нафти для її постачання українським маршрутом. Росія ж до того часу планувала збудувати магістраль Бургас-Олександруполіс.

У вересні 2006 р. Ю.Бойко заявив, що Україна підготувала цікаві пропозиції учасникам аверсу проекту О-Б – польським, азербайджанським, казахським і російським компаніям. При цьому, міністр зазначив, що провів переговори з російською компанією "Транснефть", керівництво якої на місяць взяло паузу для обдумування пропозицій [22]. Тут чітко простежується не лише затягування, а й намагання поставити розв'язання проблеми у залежність від позиції Росії.

18 жовтня 2006 р. під час візиту до Брюсселя міністр палива й енергетики запевняв комісара ЄС з питань енергетики А.Пібалгса, що з часом НП О-Б буде використовуватись в аверсному режимі. Водночас, він звернув увагу комісара ЄС, що відсутність чіткого рішення Польщі щодо будови

магістралі матиме більш ніж негативний ефект, враховуючи темпи просування російських альтернативних проєктів. Ю.Бойко просив ЄС вплинути на польський уряд, щоб розв'язати питання з добудови нафтопроводу [23]. Але сам український уряд не поспішав з розв'язанням питання добудови. Так, 8 листопада 2006 р. Кабмін видав постанову №1572, якою доручив Міністерству палива й енергетики, Міністерству економіки, НАК "Нафтогаз України" і ВАТ "Укртранснафта" до 2008 р. підготувати до підписання міжурядовий українсько-польський договір про добудову нафтопроводу "Одеса-Броди" до Плоцька. Крім того, до 2008 р. уряд доручив своїм міністерствам і відомствам провести переговори: з Національною компанією "КазМунайГаз", щодо участі у проєкті добудови "Одеса-Броди" до Плоцька; з Європейською комісією про спільні дії, спрямовані на адаптацію проєкту розвитку Євразійського нафтотранспортного коридору (САНТК) згідно з енергетичною стратегією ЄС; з Європейським банком реконструкції і розвитку (ЄБРР) та Європейським інвестиційним банком (ЄІБ), щодо фінансування проєкту добудови НП О-Б до Плоцька [24].

Отже, цілеспрямовані заходи уряду мали за мету не допустити роботи нафтопроводу О-Б в *аверсному напрямку* після закінчення наприкінці 2007 – на початку 2008 рр. угоди з ТНК-ВР. Урядовці, начебто, забули про існуючі домовленості з Казахстаном і Азербайджаном щодо закупівлі у них нафти та участі у спільних проєктах, про здійснення модернізації українських НПЗ на шляху магістралі, здатних з мінімальними втратами переробляти каспійську сировину, про готовність Білорусії надати свою ділянку нафтопроводу "Дружба" і мозирський НПЗ для переробки і транспортування каспійської нафти до країн Східної Європи, а отже про можливість і готовність України транспортувати і переробляти каспійську нафту маршрутом О-Б ще до початку будівництва трубопроводу Броди-Полоцьк. Тобто вони не враховували того, що Україна уже наприкінці 2006 р. готова була і купувати, і транспортувати каспійську нафту своєю магістраллю як на власні НПЗ, так і до Білорусії, Словаччини та Чехії. Уряд Януковича свої дії обґрунтовував російською версією про відсутність достатніх обсягів каспійської нафти для транспортування її магістраллю О-Б.

23 листопада 2006 р. у Москві Ю.Бойко домовився з головою правління ВАТ «Транснефть» С.Вайштоком про збільшення транзиту російської нафти територією України у напрямках Мозир-Броди-Одеса і Мічуринськ-Кременчуг-порт «Південний». Голова правління ВАТ «Укртранснафта» І. Кірюшкін зазначив, що сторони цією домовленістю реанімували угоду 2004 р. між «Укртранснафтою» і ТНК ВР, згідно з якою прокачування нафти нафтопроводом О-Б у напрямку морського нафто-терміналу «Південний» передбачалося в обсязі 9 млн. тон на рік [25].

26 грудня 2006 р. "Укртранснафта", російсько-британський холдинг ТНК-ВР (з офшорною кіпрською компанією «Skilton LTD») і "Транснафта" поновили договір від 16 листопада 2004 р., підписавши додаткову угоду на три роки (до 2010 р.) про співпрацю і координацію дій між "Транснефтью", "Укртранснафтою" і ТНК-ВР щодо транспортування нафти територією РФ і України. Тарифна ставка за прокачування тонни нафти – 6,35 дол.

Отже, поновлення договору відбулося за рік до його закінчення, що свідчить про намагання учасників угоди ще мінімум на три роки залишити магістраль під своїм контролем.

Згідно з досягнутими домовленостями, "Укртранснафта" зобов'язалася забезпечити транспортування 9 млн. тонн нафти щорічно маршрутом Броди-Одеса з наступним її перевалювання на МНТ "Південний", а російська сторона – забезпечити постачання вказаних обсягів нафти для транспортування цим маршрутом [26].

Крім того, Ю.Бойко і голова російської «Транснефти» С.Вайншток планували створити українсько-російський консорціум з реверсного використання НП О-Б. Однак, у зв'язку з ухваленням 6 лютого 2007 р. Верховною Радою України поправок до Закону «Про трубопровідний транспорт» ця ініціатива не була реалізована. Внесені поправки до ст. 7 закону забороняють реорганізацію (злиття, приєднання, поділ, виділ, перетворення) державних підприємств магістрального трубопровідного транспорту (МТТ), а також їх приватизацію *.

Інакше кажучи, забороняється продаж держпідприємств МТТ, а також передбачається, що ці підприємства можуть перебувати лише у власності держави, а інші особи – юридичні або фізичні – не можуть ними володіти або ставати їхнім учасником [27].

Отже, і після «помаранчевих подій» Україна продовжувала здійснювати так звану маятникову або багатовекторну політику. Декларуючи свої євроатлантичні прагнення, вона реально просувалася у

* Забороняються також відчуження основних фондів державних підприємств МТТ, передача їх з балансу на баланс, в концесію, оренду, лізинг, заставу, управління, передача до статутного фонду інших юридичних осіб основних фондів та акцій таких підприємств, вчинення інших правочинів, що можуть призвести до відчуження основних фондів та акцій цих підприємств, а також основних фондів та акцій Національної акціонерної компанії "Нафтогаз України", дочірніх та заснованих нею підприємств і газосховищ, крім випадків, коли результатом таких дій є створення державних підприємств, 100 відсотків яких є у державній власності України.

східному напрямку інтеграції. Така політика не сприяла реалізації енерготранзитного потенціалу країни. Україна, як за часів президента Л.Кучми, так і в другій половині 2006 р., унаслідок політичного тиску з боку Росії та корумпованості уряду по суті перетворилася на закритий шлагбаум для нових енергоресурсних потоків з Каспійського регіону, що не йдуть через РФ. Це стало негативним чинником для таких країн Південного Кавказу і Центральної Азії як Грузія, Азербайджан, Казахстан. Особливо для останнього, з його високою динамікою зростання нафтовидобування, зацікавленістю європейським ринком й українським маршрутом, що не йде через Росію [28].

Усі спроби команди помаранчевих здійсненні у 2005 – першій половині 2006 рр. для запуску магістралі О-Б в аверсному режимі зазнали краху через її політичний компроміс з опозицією, який був укладений влітку 2006 р. з ініціативи президента В.Ющенка. Компроміс сприяв поверненню до керівництва країни представників біло-голубих на чолі з В.Януковичем, які були зацікавлені у збереженні аверсу НП О-Б.

У 2006 р. Україна повинна була схвалити рішення про використання з кінця 2007 р. – початку 2008 рр. нафтопроводу О-Б в аверсному режимі. Для Варшави, а також ЄС це мало стати найкращим підтвердженням однозначного євроінтеграційного курсу Києва, відкинуло б усі їх сумніви та недовіру до України й сприяло б найближчим часом підписанню з українською стороною угоди про добудову нафтопроводу до Плоцька. Польщі, як і Азербайджану, Казахстану та іншим майбутнім учасникам проекту, були потрібні гарантії того, що реверсу більше не буде. Схвалення такого рішення не становило проблеми для України, оскільки реально транспортування каспійської нафти трубопроводом Одеса-Броди могло розпочатися як у 2003-2004 рр., так і в 2007-2008 рр. Головним постачальником міг стати Казахстан, який був економічно зацікавлений спрямувати свою нафту з нафтопроводу Баку-Супса не в перевантажені транспортом чорноморські протоки, а до Одеси й Бродів.

Українські противники аверсу брали на озброєння російську аргументацію щодо недоцільності використання магістралі у прямому режимі роботи, зокрема, відсутність достатніх обсягів нафти у Казахстані й Азербайджані для НП Одеса-Броди, неможливість транспортувати нафту з Бродів далі на Захід, технологічна невідповідність українських НПЗ переробляти каспійську нафту, нерішучість дій Польщі та ЄС щодо добудови магістралі до Плоцька і Гданська. Усі вони, на наш погляд, не є визначальними.

Проросійська політика уряду В.Януковича стала на перешкоді запуску НП О-Б в аверсному режимі, добудови його до польського м. Полоцька та створення для цього міжнародного консорціуму, куди увійшли б усі зацікавлені європейські й азіатські країни. Вона сприяла збереженню енергетичної, а значить і політичної залежності України від Росії, а також корупції в українському уряді.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Єрмоєнко А. Олександр Городецький: «Нафта, безумовно, це завжди політика. Але заради економіки» // Дзеркало тижня. – 2005. – № 11 (539) 26 березня — 1 квітня <http://www.dt.ua/2000/2200/49604/>.
2. Доставить и переработать. Нефтепром СНГ: текущее состояние и перспективы развития // ТЭК. – 2006. – №8. – С.77.
3. Молдован О. Куди течуть нафтові ріки? Не можна допустити, щоб вони обходили Україну // День. – 2006. – №46. – 22 березня: <http://www.day.kiev.ua/159509/>
4. Доставить и переработать. Нефтепром СНГ: текущее состояние и перспективы развития // ТЭК. – 2006. – №8. – С.77.
5. Михайлюк О.Л. Нафтопровід Одеса-Броди: проблеми і перспективи експлуатації // Одеський філіал НІСД <http://www.niss.od.ua/p/148.doc>.
6. Єрмоєнко А. Олександр Городецький: «Нафта, безумовно, це завжди політика. Але заради економіки» // Дзеркало тижня. – 2005. – № 11 (539) 26 березня — 1 квітня <http://www.dt.ua/2000/2200/49604/>.
7. Михайлюк О.Л. Нафтопровід Одеса-Броди: проблеми і перспективи експлуатації // Одеський філіал НІСД <http://www.niss.od.ua/p/148.doc>.
8. Лукин О. Варшава, Киев, Астана уменьшая зависимость от России // Нефтегазовая вертикаль. – 2006. – №7. – С.54-56.
9. Ющенко В. «Одесса-Броды-Гданьск» - один из интереснейших на нефтяном рынке // Независимая газета. – 2006. – 28 февраля. – С. 5.
10. Ющенко В. «Одесса-Броды-Гданьск» - один из интереснейших на нефтяном рынке // Независимая газета, 2006, 28 февраля, с. 5.
11. Турук О. Одесса-Броды: Два визита – одна цель // Нефть и газ. Профессиональный журнал. – 2006. – №7. – С. 2-3.
12. Турук О. Одесса-Броды: Два визита – одна цель // Нефть и газ. Профессиональный журнал. . – 2006. – №7. – С. 2-3.
13. Мамедов С. Минск предложил Баку трубопровод в обмен на нефть // Независимая газета. – 2006. – 3 ноября. – С.5.
14. Доставить и переработать. Нефтепром СНГ: текущее состояние и перспективы развития // ТЭК. – 2006. – №8. – С. 77-78.
15. Жильцов С. Нефть и газ по остаточному принципу // Независимая газета. – 2006. – 10 октября. – С. 5.

16. Доставить и переработать. Нефтепром СНГ: текущее состояние и перспективы развития // ТЭК. – 2006. – №8. – С. 77-78.
17. Турук О. Одесса-Броды: два визита – одна цель // Нефть и газ. Профессиональный журнал, 2006, №7, с. 2-7.
18. Азербайджан заинтересован в проекте Одесса-Броды-Плоцк // Независимое аналитическое агентство Экономика <http://glavred.info/archive/2006/11/07/>.
19. Меликова Н. Очень декларативная декларация // Независимая газета. – 2006. – 5 сентября. – С. 5.
20. Михайлюк О.Л. Нафтопровід Одеса-Броди: проблеми і перспективи експлуатації // Одеського філіалу НІСД <http://www.niss.od.ua/p/148.doc>.
21. Бойко о нефтепроводе "Одесса-Броды" <http://www.dengi-info.com/index.atom> <http://dengi-info.com/index.rss> <http://dengi-info.com/index.rss> <http://dengi-info.com/index.rss>
22. У Бойко есть предложения участникам проекта «Одесса-Броды» // Независимое аналитическое агентство Экономика <http://www.glavred.info/archive/20.09.06>
23. Бойко пообещал ЕС аверс «Одесса-Броды» // Независимое аналитическое агентство Экономика <http://www.glavred.info/archive/31.10.06>.
24. Українсько-польський договір про добудову "Одеса-Броди" має бути готовий до 2008 року <http://www.proeuropa.info/10.11.06>.
25. Бойко відродив реверс на «Одеса-Броди» <http://www.ukroil.com.ua/news/23.11.2006>.
26. Контроль над каспійською нафтою у нафтопроводі Одеса - Броди отримає Коломойський 27 червня 2008 р. <http://palm.newsru.ua/finance/27jun2008/odessa.html>.
27. Ще раз про дешевий сир <http://archive.kraina.org.ua/ru-print/document/1514/>; Про внесення змін до Закону України "Про трубопровідний транспорт" щодо підприємств магістрального трубопровідного транспорту // Відомості Верховної Ради України (ВВР)/ – 2007/ – № 13; <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=605-16>.
28. Гончар М. Реверс Одеса – Броды: диверсія проти України та її наслідки. Частина 2. <http://ua.proua.com/accent/2005/05/25/143436.html>.

Дудник А.Я. Нефтепровод «Одесса-Броды» (2005-2008 гг.): снова реверс или аверс? / Национальная библиотека Украины им. В. И. Вернадского Национальной Академии Наук Украины .

В статье даётся оценка эффективности работы магистрали Одесса-Броды в обратном режиме сторонниками и противниками реверса; раскрывается внутренняя и внешняя политика украинских правительств и, в частности отдельных министров, относительно возможности изменения направления работы магистрали; выясняются главные факторы, которые воспрепятствовали аверсу нефтепровода и его достройки к польскому г. Плоцку.

Ключевые слова: международный консорциум, аренда, прибыль, энергетическое сырьё, транспортировка, тендер проекта, Одесса-Броды-Плоцк-Гданск, договоренности, диверсификация поставок энергоносителей, Европейский Союз, достройка магистрали, модернизация, объемы добычи, нефтепровод Бургас-Олександруполис, Евроазиатский нефтетранспортный коридор (ЕАНТК), офшорная компания.

Dudnsk A. Y. "Odessa-Brody" (2005-2008) an oil pipeline: again revers or reverse? / The Vernadsky National Library of Ukraine National Academy of Sciences of Ukraine.

The article gives the estimation of work and efficiency of pipeline Odessa Brody in the reverse mode by supporters and opponents of reverse; the domestic and foreign policy of the Ukrainian governments opens up and separate ministers, in relation to possibility of work direction for a pipeline; main factors which prevented averse of oil pipeline and its completion to Plotsk (Poland).

Keywords: an international consortium, lease, arrived, power raw material, transporting, tender of project, Odessa-Brody-Plotsk-Gdansk, agreements, diversification of supplying with power mediums, European Union, completion of highway, modernization, volumes of booty, oil pipeline, Burgas-Oleksandrupolis, Eurasian oil transporting corridor (EAOTC), off-shore company.