

**Частка скрапленого природного газу (LNG) у світовій торгівлі газом постійно збільшується.** Для України цей ресурс може стати хорошим способом диверсифікації джерел поставок природного газу. На сьогодні проект перебуває в стадії розробки ТЕО, яке має завершитися 31 січня 2012 р. Однак успішна реалізація будівництва LNG-терміналу залежить насамперед від довіри міжнародних інвесторів і партнерів, від здатності української держави створити сприятливий інвестиційний і діловий клімат у країні .

Питання будівництва LNG-терміналу обговорювалися, зокрема, під час професійної дискусії «Перспективи диверсифікації газозабезпечення України шляхом будівництва LNG-терміналу і видобутку нетрадиційного газу», організованої Українським центром економічних і політичних досліджень ім. А. Разумкова.

За даними дослідження, проведеного центром, прогнозується, що популярність LNG у міжнародній торгівлі енергоресурсами продовжить зростати швидкими темпами. До 2030 р. світовий попит на LNG збільшиться до 650 млрд куб. м на рік, а частка в глобальній торгівлі природним газом – до 45 %. Основними «двигунами» збільшення попиту на LNG у світі стануть країни Європи і Північно-Східної Азії.

На сьогодні найбільшими імпортерами LNG є Японія (близько 93 млрд куб. м у 2010 р.), Південна Корея (44 млрд куб. м), Іспанія (28 млрд куб. м), Великобританія (19 млрд куб. м). Головні експортери – Катар (у 2010 р. експорт становив близько 76 млрд куб. м), Індонезія (31 млрд куб. м), Малайзія (30 млрд куб. м), Алжир (19 млрд куб. м), Єгипет (10 млрд куб. м).

Ціни на регіональних ринках істотно відрізняються. Так, у жовтні 2010 р. вартість LNG у США становила 14 дол. за 1 тис. куб. м, тоді як в Японії і Кореї – 332 дол., в Іспанії – 320 дол., у Бельгії – 260 дол. Регіональні відмінності в цінах обумовлюються такими чинниками, як рівень залежності країни від імпорту, еластичність попиту на газ, ступінь лібералізації ринку.

Потенційними джерелами поставок скрапленого газу в Україну можуть стати Катар, Алжир, Лівія, Єгипет, ОАЕ, а також Азербайджан і Туркменістан (що не мають на сьогодні інфраструктури зі зріджування газу).

«Поки в Україні один-єдиний монопольний постачальник природного газу, ринок газу буде ринком продавця. Наша мета – змінити цю конструкцію і зробити ринок збалансованим, а ще краще – ринком покупця. Наша мета – мати виключно економічно обґрунтовану ціну на газ, без політичної знижки або надбавки. LNG-термінал є об'єктом відсікання ціни», – заявив голова координаційної ради національного проекту LNG-термінал В. Дем'янюк.

Нині проект перебуває в стадії ТЕО, що розробляється іспанською компанією Socoin, яка входить до групи Gas Natural Fenosa. Іспанія – перша

країна у Європі щодо використання LNG, має 17 регазифікаційних терміналів. Відповідно, іспанські компанії мають досить серйозний досвід з транспортування зрідженого газу, і щодо будівництва терміналів. За словами В. Дем'янюка, керівники українського Національного проекту «LNG-термінал» восени цього року відвідали кілька об'єктів в Іспанії.

На початку підготовки українського проекту розглядалося п'ять можливих варіантів розміщення терміналу – майданчики біля Одеського припортового заводу, близько нафтового терміналу ВАТ «Укртранснафта» (обидва розташовані в районі порту «Південний»), біля м. Очаків (Миколаївська обл.), у береговій зоні Березанського лиману (Миколаївська обл.), а також офшорний LNG-термінал у районі Одеси.

За словами В. Дем'янюка, коло розглянутих варіантів на сьогодні звузилося до двох майданчиків – у порту «Південний» і близько Очакова. Переваги «Південного» в тому, що вже є необхідна інфраструктура, і побудувати термінал для зрідженого газу можна буде досить швидко. В Очакові доведеться не тільки споруджувати LNG-термінал, а й фактично створювати новий порт, де поряд з LNG-регазифікації можна буде здійснювати контейнерні перевезення, перевалку вугілля, металу та інших вантажів. Днопоглиблювальні роботи потрібно вести в обох портах.

Ще не вирішено питання з транспортування зрідженого газу через турецькі протоки Босфор і Дарданелли. За словами В. Дем'янюка, під час роад-шоу в Стамбулі проводилися переговори з представниками турецької влади та адміністрацією проток.

«Турецькі колеги розуміють необхідність проходження танкерів зі зрідженим газом в Україну і усвідомлюють це не тільки в силу конвенції Монтре (регулює режим проходження проток), а й у силу добросусідських відносин. У турецької сторони можуть бути певні зауваження, оскільки LNG-танкери – небезпечний вантаж. Але вони мають пріоритет у всіх портах. Зараз ми плануємо узгодити з турецькою стороною на найвищому рівні деталі проходження таких судів по протоках», – повідомив В. Дем'янюк.

На думку директора Інституту енергетичних досліджень (IEI) Д. Маруніча, існуючий меморандум Україні з Азербайджаном про готовність поставляти 5 млрд куб. м LNG не гарантує його стабільні поставки, оскільки не побудований термінал зі скраплення газу в грузинському морському порту Кулеві.

Зростання видобутку газу в Азербайджані дає Україні шанс отримати близько 8 млрд куб. м. Нині Азербайджан видобуває 26 млрд куб. м природного газу на рік, а у 2025 р., за прогнозами, обсяги видобутку досягнуто 50 млрд куб. м. З додаткових 24 млрд куб. м близько 16 млрд

будуть поставлятися до Туреччини і ЄС, а 8 млрд куб. м залишаться вільними. Однак Азербайджан бере участь у проекті AGRI з постачання скрапленого газу до ЄС, а також веде переговори з Литвою і Польщею. Тому в Україні є єдиний шанс – домовлятися з Азербайджаном разом із Грузією.

Як вважає провідний експерт енергетичних програм Центру ім. Разумкова В. Омельченко, Азербайджан є перспективним джерелом поставок LNG в Україну, оскільки виключається необхідність проходження турецьких проток. Однак за майбутні вільні обсяги азербайджанського газу вже йде гостра конкуренція.

В. Омельченко вважає, що уряду слід розглянути такі варіанти, як приєднання України до проекту AGRI (ТЕО якого планується завершити до 1.04.12 р.), або координувати плани українського проекту з будівництвом газопроводу від каспійських родовищ до чорноморського узбережжя Грузії і розвитком інфраструктури з зріджування газу в Кулеві. Разом з тим, на його думку, доцільно також опрацювати можливість залучення акціонерів другої черги розробки родовища Шах-Деніз до інвестування в будівництво українського LNG-терміналу.

«Високий рівень конкуренції між газопровідних проектами не дозволяє Україні розраховувати на низьку ціну азербайджанського газу в рамках LNG-проекту, але надходження палива з Каспію за ринковими цінами відчутно послабить енергетичну залежність від Росії, що сприятиме підвищенню рівня енергетичної безпеки України та посилення її переговорних позицій у двосторонніх відносинах», – зазначив В. Омельченко. На його думку, розглядаючи проблему джерел надходження LNG в Україну, доцільно проводити роботу не тільки з Азербайджаном, але і з Алжиром, Єгиптом і Катаром.

Голова правління компанії «Альянс Нова енергія» В. Боровик побоюється, що LNG-термінал може стати розмінною монетою в газовому торзі з Росією. «З іншого боку, термінал потрібен. Реалізацію цього проекту ми побачимо по тому, як з боку влади будуть підтримуватися всі дозвільні процедури, які дозволяють швидше ввести термінал в дію. І ще один важливий аспект – чи вистачить газу з очікуваних джерел Азербайджану та інших країн до того часу, коли Україна побудує термінал, чи не будуть законтраговані ці обсяги?» – зазначив В. Боровик.

На думку В. Дем'янюка, оптимальний механізм залучення інвестицій – створення корпорації за участі держави і консорціуму інвесторів, які внесуть 30 % необхідних коштів. «Я вважаю, що ми за рахунок перших 30 % зможемо зробити всю ту частину, яка забезпечує роботу офшорного терміналу, побудувати трубопровід до врізки в ГТС, поглибити канали для

підходу судів, побудувати майданчик для регазифікаційної установки. Це проект, який вже можна нести в банк і залучати ще 70 % кредитних коштів, щоб побудувати ємності для зберігання газу», – роз'яснив В. Дем'янюк, додавши, що у світовій практиці всі аналогічні проекти здійснюються за рахунок кредитних коштів.

Директор енергетичних програм центру «НОМОС» М. Гончар дотримується думки, що, теоретично, найкращим для України був би варіант повністю державних інвестицій. «Однак у держави немає інвестиційних ресурсів. Водночас варіант 100 % приватних інвестицій може не відповідати інтересам України, оскільки інвестор буде керуватися виключно власними інтересами. Тому логічно було б віддати перевагу державно-приватного партнерства, де уряд може і не мати контрольного пакета, а з боку приватних інвесторів виступав би консорціум зацікавлених сторін, у тому числі й власник ресурсу», – вважає М. Гончар.

Представник ІЕІ Ю. Корольчук зазначив, що найбільш реалістичною формою побудови терміналу представляється форма консорціуму. У такій організаційній формі Україна повинна була б зберегти 50 % акцій підприємства, а решту 50 % слід розподілити між компаніями-інвесторами. У випадку, якщо Україна поступиться приватним структурам понад 50 % контролю над терміналом, то з'явиться ризик повторення ситуації із залежністю від «Газпрому». Компанія, яка буде фактичним власником терміналу, зможе диктувати свої умови при поставках газу. Така ж критична ситуація може скластися при залученні капіталу українських фінансово-промислових груп – навіть у формі іноземних псевдо-інвестицій. «Але за участю дійсно іноземних інвесторів у побудові терміналу, Україна може отримати шанс на завершення цього проекту», – упевнений Ю. Корольчук.

Одночасно з розробкою ТЕО проекту повинен бути виконаний ще ряд робіт розробника, прийняття, узгодження, адаптація будівельних стандартів і нормативів на проектування та експлуатацію об'єктів інфраструктури приймального LNG-терміналу.

Генеральний директор ТОВ «Нафтогазбудінформатика» Л. Уніговський підкреслює, що в Україні не існує сучасних стандартів та іншого нормативного забезпечення для розвитку об'єктів LNG-терміналу. Є тільки один подібний нормативний документ – відомчі норми Мінгазпрому колишнього СРСР, які набрали чинності в 1988 р. Тому необхідно проаналізувати існуючі світові стандарти і адаптувати їх до українського законодавства. На думку фахівців ТОВ «Нафтогазбудінформатика», стандарти NFPA 59A (США) і EN 1473 (ЄС) відрізняються несуттєво, але для України доцільніше використовувати саме європейський стандарт,

враховуючи її євроінтеграційні устремління. Для впровадження європейських норм необхідно буде адаптувати близько 15 документів *(Ливень О. Проект будівництва LNG-терміналу набуває конкретних рис // Веб-сайт Державного агентства з інвестицій та управління національними проектами України (<http://www.ukrproject.gov.ua>). – 2012. – 17.01).*