

ЗАПРАВОЧНЫЙ ПЕРЕДЕЛ



ТАГИ ТАГИЕВ
«Нефтегазовая Вертикаль»

Создав сеть АЗС в Грузии, ГНКАР стала, наконец, вертикально интегрированной. В ближайших планах госкомпании — открытие около 30 АЗС на Украине, в перспективе — внедрение на розничный топливный рынок Турции. Но главный топливно-розничный ход ГНКАР намерена сделать в самом Азербайджане, открыв здесь в текущем году 10 собственных АЗС, а в 2011-м — еще 16. В последующие годы эта автозаправочная экспансия ГНКАР в Азербайджане будет продолжена, что неизбежно приведет к серьезному переделу сфер влияния на розничном топливном рынке страны. Пока это лишь опасения частных заправщиков. Вопрос, как далеко пойдет ГНКАР?

Появление АЗС ГНКАР на топливном рынке Азербайджана вызывает у частных игроков опасения, что, используя административные возможности государственного протекционизма и экономические ресурсы монопольного производителя и поставщика топлива, ГНКАР начнет планомерно забирать под себя все большие и большие сегменты

розничного рынка нефтепродуктов республики, вытесняя с него своих частных конкурентов.

Возвращение «блудных детей»

Государственная программа приватизации государственной собственности на 1995–1998 годы лишила ГНКАР 665 АЗС, находив-

шихся до включения приватизационного механизма в ее собственности. АЗС были приравнены к малым предприятиям и одними из первых перешли в частную собственность.

Предполагалось, что новые владельцы приватизированных АЗС вдохнут в них вторую жизнь: установят современное оборудование, расширят спектр услуг, повысят в ходе конкурентной борьбы качество обслуживания, в том числе продаваемых бензинов, дизтоплива, моторных и смазочных масел.

Оборудование на приватизированных АЗС со временем действительно было обновлено: советские заправочные колонки были заменены на турецкие, дубайские и т.д. Но не на всех, так как часть автозаправок была использована или продана их новыми владельцами ради одной цели — строительства на этих земельных участках ресторанов и магазинов. Все-таки ставились АЗС на дорогах — местах бойких, товарооборотистых. В результате «смены профиля малых предприятий» к 2001 году число АЗС в Азербайджане сократилось на 23%, до 515.

Но нарастающий поток нефтедолларов, устремившийся в Азербайджан после запуска в ноябре 1997 нефтяных проектов, увеличил и объемы закупок обогатившимися государством и его гражданами автотранспортных средств.

Так, если в начале 2001 года в Азербайджане, по данным Госкомстата, насчитывалось 451,6 тыс. автотранспортных средств, то к началу 2010 года их количество увеличилось более чем в два раза, до 926 тыс. На возросшие потребности топливного рынка откликнулся и частный бизнес — в 2010 год Азербайджан вошел с 701 АЗС, принадлежащей пяти частным компаниям и нескольким сотням индивидуальных владельцев.

Это на 5,4% больше, чем в советское время, и на 36%, чем в начале XXI века. И вот в эту более-менее сбалансированную рыночную систему топливной розницы намерена войти, или точнее вернуться, ГНКАР.

Но здесь возникает вопрос: намерена во имя чего, если все топ-

ливо, продаваемое на АЗС Азербайджана, производится на НПЗ ГНКАР, мелкооптовая и розничная цена на него устанавливается государством, а доходная маржа, получаемая частными автозаправками с каждой тонны бензина или дизтоплива, составляет лишь \$69?

Имидж, госконтроль или коммерция?

Как заявил в конце прошлого года в Тбилиси президент ГНКАР Ровнаг Абдуллаев, «наша цель — добиться в 2010 году контроля над 80% розничного рынка нефтепродуктов Грузии». Получается, в Грузии ГНКАР — хозяйка в топливной рознице, а в Азербайджане хозяева иные. Налицо явный имиджевый дисбаланс.

Такой же дисбаланс и в госконтроле. С одной стороны, у ГНКАР, на нефтебазах которой по ценам, устанавливаемым государством, приобретают бензин и дизтопливо все АЗС страны, 100%-ный контроль над оптовым рынком нефтепродуктов. С другой — последнее звено топливной вертикальной интеграции все же в частных руках.

Потенциальная коммерческая составляющая автозаправочных планов ГНКАР невелика. Так, проданные в 2009 году на внутреннем розничном рынке 998,5 тыс. тонн автомобильного бензина, 784,6 тыс. тонн дизтоплива и маржа в \$69 с каждой тонны нефтепродуктов дали всем АЗС республики доход в \$123 млн. А оптовая торговля автобензином и дизтопливом в Азербайджане принесла ГНКАР \$1,3 млрд.

Однако злые языки утверждают, что, во-первых, на АЗС деньги, в отличие от банковских нефтяных и топливных траншей ГНКАР, наличные и по решению кабинета министров Азербайджана с 8 января 2007 года каждый розничный литр автомобильного бензина АИ-92 приносит 0,55 маната (\$0,69) дохода, АИ-95 — 0,60 маната (\$0,75), дизельного топлива — 0,45 маната (\$0,56); во-вторых, бензин и дизтопливо, может статься, бывают и неучтенными. Соответственно «левыми» могут

Количество АЗС в Азербайджане



оказаться и наличные суммы, проходящие через АЗС. А это в Азербайджане уже в среднем \$980 за тонну бензина и \$570 за тонну дизтоплива.

Зачищай и властвуй!

И все же, ну почему 701 частная АЗС Азербайджана так опасается первых 26 АЗС ГНКАР, доля которых на азербайджанском топливном рынке составит менее 4%? И вообще, какие угрозы частным автозаправочным интересам несет госпротекционизм, а какие — монополия ГНКАР на оптовом топливном рынке республики? Может быть, опасения эти надуманные?

Да нет, не надуманные. Когда в Баку несколько лет назад начались масштабные работы по строительству новых автомагистралей и развязок, в столице Азербайджана «в соответствии с государственными нуждами» были демонтированы свыше 50 частных АЗС, оказавшихся в «зонах модернизации». По данным Госкомстата, например, в Азербайджане в 2007 году было 744 АЗС, а в 2008 году их число «рухнуло»

до 693. Владельцам демонтированных АЗС столичная мэрия

Программа приватизации государственной собственности Азербайджанской Республики на 1995–1998 годы лишила ГНКАР 665 АЗС

обещала новые компенсационные места для автозаправок. Но обещать в Азербайджане — не значит сделать.

Доходная маржа, получаемая частными автозаправками с каждой тонны бензина или дизтоплива, составляет лишь \$69

Другое дело ГНКАР, которая под свои новые АЗС получила от мэрии Баку самые доходные автомагистрали. К ресурсам госпротекционизма можно также от-

Торговля нефтепродуктами дала всем АЗС республики доход в \$123 млн. А оптовая торговля автобензином и дизтопливом принесла ГНКАР в прошлом году \$1,3 млрд

Количество автотранспортных средств в Азербайджане



нести проверки (со всеми вытекающими для владельцев АЗС материальными издержками) со стороны налоговиков, пожарников, МЧС, волны которых накатывают на частные автозаправки Азербайджана, но могут обходить стороной заправки с брендом госкомпаний.

701 частная АЗС Азербайджана против первых 26 АЗС ГНКАР. Может быть, опасения частников надуманные? Обещать в Азербайджане — не значит сделать

К «рыночным конкурентным механизмам» можно смело отнести качество бензина и дизтоплива на частных АЗС и будущих заправках ГНКАР. На АЗС с брендом ГНКАР оно будет наилучшим, на частных... В общем,

Будет ли по «совокупности факторов» АЗС ГНКАР обеспечен режим «наибольшего розничного благоприятствования»?

частный автозаправочный бизнес Азербайджана опасается, что с оптовых топливозаправочных ГНКАР частникам будут продавать топливо качеством похуже, чем для АЗС госкомпаний. И, если хочешь торговать, придется

Автозаправочные задачи ГНКАР по финансовым причинам могут оказаться на втором плане, а это даст частным АЗС еще несколько относительно спокойных лет жизни

покупать то, что даст монополист — ГНКАР.

Но если на АЗС ГНКАР топливо будет лучше, чем на частных автозаправках, то куда, при фиксированной госцене на бензин и дизтопливо, поведет свое автотранспортное средство его владелец? Очевидно, на АЗС ГНКАР. Кроме того, руководители госструктур приватным образом будут рекомендовать подвластной им вертикали заправлять «по возможности» свои автомобили на

АЗС ГНКАР, которым в результате по «совокупности факторов» будет обеспечен режим «наибольшего розничного благоприятствования».

Может ли частным АЗС быть еще хуже?

Может. Во-первых, частным АЗС Азербайджана со временем может не хватить... бензина, производимого на НПЗ ГНКАР и реализуемого с топливозаправочных госкомпаний! Основания для этого прогноза, столь мрачного для частников, дают цифры Госкомстата.

Если в 2008 году бакинскими НПЗ было переработано 7,35 млн тонн нефти, то в 2009 году этот показатель снизился на 18%, до 6,03 млн тонн, а объем реализации на внутреннем рынке нефтепродуктов упал на 21,3%. Далее, из 1,235 млн тонн автомобильного бензина, произведенного в Азербайджане в 2009 году, в Грузию для реализации на 28 грузинских АЗС ГНКАР было экспортировано 190,5 тыс. тонн.

Если со временем в Одесской области Украины заработают 30 АЗС ГНКАР, грузинские и украинские бензиновые «квоты госкомпаний» составят около 400 тыс. тонн в год. При производстве автомобильного бензина на НПЗ Баку на уровне 2009 года для АЗС Азербайджана останутся (за вычетом квот автозаправок ГНКАР в Грузии и на Украине) около 835 тыс. тонн бензина.

Сравнение этой цифры с объемами реализации бензина на частных АЗС Азербайджана в 2009 году (998,5 тыс. тонн) дает основания для пессимистичного прогноза — им светит бензиновый дефицит. В отличие, разумеется, от АЗС ГНКАР.

Во-вторых, ГНКАР может нанести по частным АЗС Азербайджана... демпинговый удар! Потому что государство устанавливает верхний предел цен на нефтепродукты. А нижнего предела нет! Поэтому сбросив цены на литр бензина хотя бы на 0,05 маната, ГНКАР гарантированно обеспечит на своих АЗС «автоаншлаг»!

Может ли позволить себе ГНКАР сыграть в «бензиновую благотворительность»? Может.

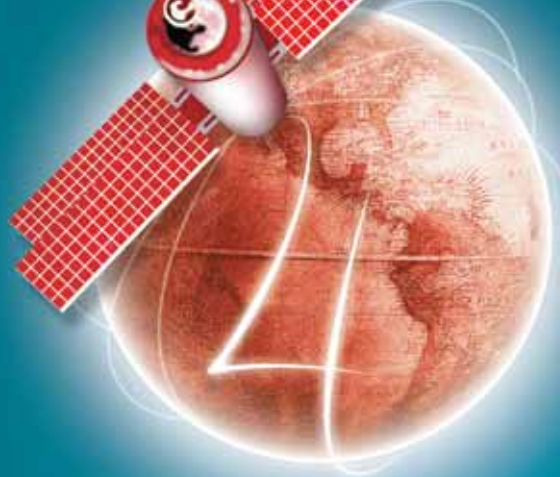
Для этого ГНКАР надо будет лишь построить в регионах Азербайджана несколько собственных топливозаправочных станций. Потому что сейчас на АЗС в районах Азербайджана бензин и дизтопливо везут из Баку частные топливозаправщики. Обратно в Баку они возвращаются пустыми. Поэтому доставка топлива на региональные АЗС — удовольствие дорогое.

Имея же свои хранилища, бензин и дизтопливо к ним доставлять можно будет в ж/д цистернах, то есть с минимальными транспортными расходами. И этот фактор даст ГНКАР реальную возможность для нанесения демпингового удара. И не придется ли частникам начать уговаривать ГНКАР приобрести их ставшие убыточными автозаправки?

Что может утешить частных АЗС Азербайджана? Во-первых, темпы роста числа автотранспортных средств пока превышают темпы роста числа АЗС. Во-вторых, у ГНКАР сейчас предостаточно расходов на реализацию Газовой программы, на строительство двух новых добывающих платформ на блоке АЧГ, на строительство новых НПЗ близ Баку, нового НПЗ в Турции близ нефтехимического комплекса Petkim, совладельцем которого является госкомпания, и других проектов. Поэтому автозаправочные задачи ГНКАР по чисто финансовым причинам могут оказаться на втором плане, а это даст частным АЗС Азербайджана еще несколько относительно спокойных лет жизни.

В-третьих, планы ГНКАР по созданию на Украине сети своих АЗС могут осуществляться с поддержкой (либо вовсе оказаться «мыльным пузырем»), что также отсрочит для частных автозаправок Азербайджана «трудные бензиновые времена».

В-четвертых, ради имиджа страны с «рыночной экономикой» руководство Азербайджана, возможно, ограничит автозаправочную экспансию ГНКАР и оставит частному бизнесу хотя бы 30–40% топливного рынка республики. Но пункт четвертый — это соломинка для частных АЗС, реакция на которую у официального Баку вполне может уложиться в два слова: «Не дождетесь!»



IV Международная конференция "Космическая съемка – на пике высоких технологий"

14–16 апреля 2010 г.

Москва

Целью конференции является широкий обмен опытом использования данных дистанционного зондирования Земли для решения картографических задач, для целей кадастра, для создания геоинформационных систем (ГИС), решения тематических задач для нефтегазовой отрасли, энергетики, городского, административного и муниципального управления и т.д.

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:

"Атлас Парк-Отель", Московская область, Домодедовский район

ОСНОВНЫЕ ТЕМЫ:

- Комплексный подход к использованию новейших технологий ДЗЗ для информационно-аналитического обеспечения ситуационных центров.
- Наземные комплексы оперативного приема и обработки космической информации и сервисы для мгновенного доступа к архивным каталогам.
- Современное состояние и тенденции развития российских и зарубежных программ ДЗЗ и новейшие технологии комплексной обработки данных.
- Программные комплексы и решения для обработки данных ДЗЗ, создания ГИС и геопорталов.
- Сквозные циклы совместного использования космического мониторинга и ГЛОНАСС-GPS-технологий.
- Банки геоданных – датацентры для отрасли ГИС и ДЗЗ. Основные проблемы и перспективы развития.



УЧАСТНИКИ:

- НЦ ОМЗ (Россия);
- ГИИПЦ им. Хруничева (Россия);
- ЦСКБ "Прогресс" (Россия);
- ФГУП "НПП ВНИИЗМ" (Россия);
- DigitalGlobe (США);
- GeoEye (США);
- RapidEye (Германия);
- Infoterra (Германия);
- Spot Image (Франция);
- MDA (Канада);
- Inpho (Германия);
- ITT VIS (США, Франция);
- ESRI Inc. (США);
- Bentley Systems (США);
- ORACLE (США).



ОРГАНИЗАТОР:

Компания "Совзонд", 115446, г. Москва, Шипиловская, д. 28а
Тел: +7 (495) 988-7511, 988-7522, 514-8339. Факс: +7 (495) 988-7533, 623-3013
E-mail: conference@sovzond.ru
Web-site: www.sovzondconference.ru

ПЛАТИНОВЫЙ
СПОНСОР:



ПАРТНЕР:



ИНФОРМАЦИОННЫЕ
СПОНСОРЫ:

