

САПОЖНИК БЕЗ САПОГ

Ажиотаж на топливном рынке Казахстана начался еще в мае. Сначала росли цены, затем самые ходовые марки бензина перешли в разряд дефицита, и достать их можно было только по талонам. Из северных и южных областей бензиновая лихорадка перекинулась на нефтедобывающий запад страны.

Кризис без причин?

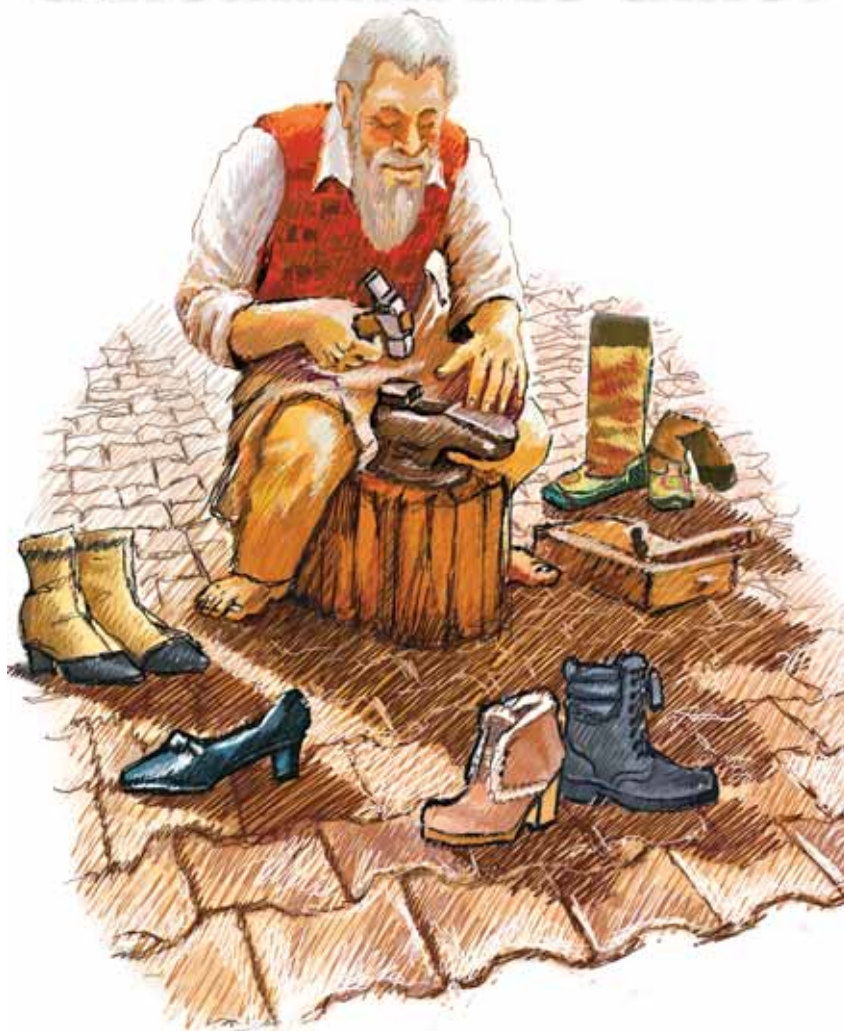
Бензина стало не хватать по всей стране, мелкие и средние автозаправочные станции закрывались десятками. Владельцы АЗС через прессу пытались достучаться до властей, но чиновники от профильного ведомства никаких проблем с топливом не видели (см. «Производство нефтепродуктов в РК»).

Согласно официальным заявлениям, в стране отсутствовали причины для топливного кризиса, а значит, бензина должно хватать на всех и по разумным ценам. Тем не менее, к середине сентября в ряде регионов страны поставки топлива фактически прекратились и наиболее популярные марки бензина АИ-92 и АИ-80 просто исчезли из продажи. Даже в нефтяной столице — Атырау — в сентябре цена АИ-95 достигала 150-160 тенге (1\$ = 148 тенге).

Подобного затяжного кризиса не случалось за всю историю независимого Казахстана. Страна, за последние 20 лет более чем утроившая объемы нефтедобычи (79,5 млн тонн в 2010 году), оказалась не способна обеспечить себя ГСМ в необходимых объемах и необходимого качества.

Стоимость нефтепродуктов за девять месяцев поднялась на 32%. К примеру, литр АИ-98 на АЗС «Гелиос» стал стоить 161 тенге, АИ-95 — 145 тенге, АИ-92 — 106 тенге.

В некоторых городах из-за повышения цен на топливо начали расти цены на продукты питания. Профильному министру пришлось признать наличие в стране и дефицита топлива и объяснить причину его возникновения.



Заигранная партитура дефицита ГСМ и роста цен на них в Казахстане повторяется ежегодно. Проблему постоянно муссируют СМИ, цены «морозят» указами, а эффект нулевой. Правительства меняются, но положительных сдвигов не наблюдается. Складывается впечатление, что решение данной проблемы не в компетенции казахстанских властей...

«Злодеи» с севера...

Однако если раньше скачки цен объяснялись ростом стоимости барреля нефти на мировом рынке, а дефицит топлива — посевной и уборочной кампаниями (при этом члены правительства и депутаты в унисон твердили о ценовых сговорах), то теперь прозвучала и новая мантра — ценовой разрыв с Россией.

Это, якобы, привело к тому, что предприниматели, пользуясь

открытием границ в рамках Таможенного союза, стали оптом закупать более дешевое (но менее качественное) казахстанское топливо и вывозить его в Россию. Поэтому единственный выход — поднятие цен на топливо до уровня российских.

Доводы малоубедительные. Во-первых, бензин и солярка не тот товар, который можно вывезти контрабандой за подкладкой пиджака или чемодана, а наладить жесткий контроль за экс-

портом несложно — было бы желание.

Во-вторых, Казахстан является экспортером, а не импортером нефти. При стоимости барреля нефти на мировом рынке свыше

о фатальном влиянии мировых цен на сырье.

Что касается «дешевизны» казахстанского бензина, то и здесь министр лукавит. Давальческая схема переработки сырья делает весьма затруднительным определение истинных затрат на производство нефтепродуктов, искажая технико-экономические показатели. По мнению специалистов, такая схема более чем в два раза снижает объем выплачиваемых налогов, почти в 20 раз сокращает доходность.

Аналитики отмечают, что стоимость бензина на 50% зависит от внутренней стоимости нефти и на 50% от остальных факторов. Например, технологий переработки нефти: чем больше компании могут получить бензина из тонны нефти, тем ниже будет его цена. В Казахстане глубина переработки нефти составляет 50–52% (ПКОП), 56–65% (АНПЗ) и 85% (ПНХЗ), тогда как в США, Канаде и Великобритании данный показатель превышает 90%. При этом на многих автозаправочных станциях в Казахстане под видом бензина марки АИ-96 продается «разбодяженный» бензин с октановым числом 80 и даже 50.

Отметим, что в Казахстане (как и в России) государство, несмотря на экспортный потенциал, не только не предоставляет дотации на топливо (в ноябре прошлого года в 14 странах из-за государственных субсидий розничная цена за литр бензина была ниже мировой цены на нефть), но и облагает топливо налогами, повышая его цену.

Но главное — не стоимость литра горючего, а уровень доходов населения. Если в Германии на среднюю зарплату можно купить около 3100 литров бензина, то в России — 730 литров, Казахстане — всего 680 литров. Кроме того, даже в импортирующей нефть Европе, несмотря на единую таможенную систему и валюту, за эти годы никому не удалось выровнять цены на ГСМ: в Германии они одни, во Франции — другие.

Таким образом, проблема отнюдь не в «злодеях» с севера. Ситуация фактически стала неподконтрольной властям, и министр,

снимая с себя ответственность, перекладывает ее на Россию, мировой рынок.

...или передел рынка?

Существуют и другие мнения по поводу возникшего кризиса. Одни полагают, что российские проблемы стали не столько причиной, сколько удобным поводом для создания трейдерами дефицита на рынке ГСМ.

Сторонники этой точки зрения говорят, что спад производства бензина в Казахстане одновременно с российскими проблемами вокруг Евро-3 не мог произойти случайно. Особенно, учитывая закрытость информации об оптовых ценах НПЗ на нефтепродукты и практически невозможный для чужих «вход» в цепочку НПЗ–АЗС.

Владельцы частных АЗС видят в топливном кризисе продолжающуюся монополизацию рынка. В пользу этих подозрений свидетельствует настойчивое выдавливание крупными игроками с топливного рынка малого и среднего бизнеса. При этом Агентство по защите конкуренции (АЗК) не может ничего с этим поделать: за монополиями стоят влиятельные люди. Напрашивается вывод о сращивании власти и крупного бизнеса.

Модернизация: слова, слова...

Безусловно, среди причин текущего топливного кризиса весомая доля приходится на моральное устаревание и износ оборудования действующих НПЗ. Ни одно из правительств не смогло, воспользовавшись высокими ценами на сырье, направить денежные потоки в переработку и привести мощности трех унаследованных от советских времен предприятий в соответствие с современными требованиями.

А ведь проблема дефицита топлива встает перед страной ежегодно, и строительство современного НПЗ могло бы исключить и сезонные колебания цен, и дефицит ГСМ на внутреннем рынке.

Однако правительство на ставший хроническим дефицит ГСМ отвечает не открытием в стране

Страна, за последние 20 лет более чем утроившая объемы нефтедобычи, оказалась не способна обеспечить себя ГСМ в необходимых объемах и необходимого качества

\$100 реальные затраты на добычу этого барреля в Казахстане и прокачку его по нефтепроводу составляют максимум \$30–35. Вот эта разница в более чем 70 добавленных долларов, приходящая с финансовых рынков, и стимулирует чрезмерный вывоз сырой нефти за рубеж.

Рост цен и дефицит топлива объяснялся то мировой конъюнктурой, то сговорами, то посевными, то разницей цен с Россией...

Но такой тенденции правительство просто обязано противопоставлять имеющиеся в наличии фискальные инструменты.

Кроме того, Агентство РК по защите конкуренции (АЗК) пришло к выводу, что динамика цен на ГСМ, установленная субъектами оптового рынка нефтепродуктов, неадекватна динамике цен на нефть. К примеру, крупные оптовики увеличивали цену на

Есть и другая точка зрения: идет массированный искусственный передел рынка в пользу власть имущих

ГСМ даже при падении закупочных цен на нефть.

Так, при уменьшении стоимости сырья на 20,1% стоимость дизельного топлива выросла на 32%. Повышение цены на нефть на 4,1% вела к «подскакиванию» цены литра бензина АИ-92 на 24,6%. Все это свидетельствует о крайне слабом контроле рынка ГСМ со стороны государства, а не

новых производств, а, уныло твердя о реконструкции старых мощностей, тратит деньги на приобретение перерабатывающих активов. Но поскольку «КазМунайГаз» является национальной компанией, то приоритетом должно быть обеспечение отечественных потребителей нефтепродуктами в необходимых объемах и необходимого качества, а не погоня, подобно частной компании, за максимальной выгодой.

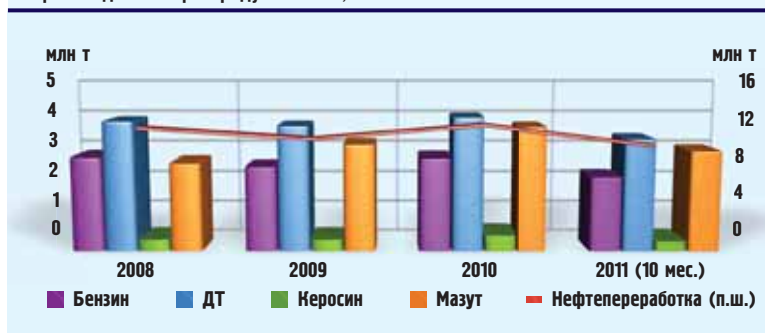
Согласно стратегическому плану Министерства нефти и газа РК на 2011–2015 годы, масштабную модернизацию НПЗ с достижением соответствия качества выпускаемой продукции стандартам Евро-5 и доведением объемов переработки нефти до 17,5 млн тонн планируется завершить только к 2016 году.

Тот факт, что к реализации проектов модернизации НПЗ страна приступает с опозданием, министру нефти и газа республике Сауату Мынбаеву пришлось признать на прошедшем в начале октября VI Евразийском энергетическом форуме KAZENERGY. Начало строительства нового НПЗ, по словам главы нефтяного ведомства, предполагается не ранее 2019–2020 годов.

Пока же на пути этой модернизации сделаны лишь первые шаги. В 2009 году между Атырауским НПЗ и китайской Sinopec Engineering был подписан договор на строительство комплекса по производству ароматических углеводородов. Проект позволит довести качество бензина до Евро 4, и в сентябре нынешнего года в фундамент комплекса был заложен первый камень.

В начале ноября НК «КазМунайГаз» заявила о получении положительного заключения на ТЭО проекта «Модернизация Павлодарского нефтехимического завода». Потратив на реализацию проекта около \$1,7 млрд, ПНХЗ закрывает 40% потребностей Казахстана в высокооктановом бензине. ТЭО проекта модернизации НПЗ в Чимкенте (ПКОП) должно быть разработано до конца года. Однако из правительства уже раздаются бодрые предсказания о грядущем бензиновом изобилии.

Производство нефтепродуктов в РК, млн т



А ведь не факт, что намечаемая модернизация залатает все дыры внутреннего рынка ГСМ и перебои с поставками топлива канут в Лету. Без ответа остается ряд вопросов, среди которых: каким образом будут загружаться расширенные мощности заводов, если в течение уже многих лет существующие не обеспечиваются сырьем в необходимых объемах? сколько будет стоить бензин после дороговизны — около \$4 млрд — модернизации? будет ли продолжаться ценовая гонка?

Тем более что планы по реконструкции и модернизации этих заводов уже неоднократно озвучивались, но запустить инновационный механизм в полной мере не удавалось. Так, несколько лет назад на Атырауском НПЗ была проведена реконструкция на несколько сот миллионов долларов. Заявлялось, что производство бензина увеличится в три раза, выпуск высокооктанового топлива — в девять раз, но завод этого так и не продемонстрировал.

Шестерни без зубьев

Пытаясь стабилизировать топливный рынок, правительство по максимуму применяет административный ресурс. В частности, ежемесячно ограничивает предельные розничные цены на ГСМ, продлевает запрет на экспорт нефтепродуктов. Хотя давно уже ясно, что подобными методами найти долгосрочное решение топливной проблемы невозможно.

Однако рынок топлива работает не так, как хотелось бы властям: происходят сбои в поставках, трейдеры периодически требуют поднятия предельных цен. В частности, запрет на экспорт топ-

лива «неожиданно» уменьшил объемы выпускаемого казахстанскими заводами бензина: за девять месяцев текущего года его производство сократилось на 11,9%, тогда как добыча нефти и газового конденсата увеличилась на 1,4%.

К примеру, Павлодарский НХЗ переработал 3,1 млн тонн нефти

Отраслевая история: не факт, что намечаемая модернизация залатает все дыры внутреннего рынка ГСМ и перебои с поставками топлива канут в Лету

(–10,2% к аналогичному периоду прошлого года) и произвел 791 тыс. тонн бензина (–15,8%), 956 тыс. тонн дизельного топлива (–10,5%) и 87 тыс. тонн авиатоплива (снижение в 1,5 раза).

И это при том, что высокооктановый бензин, произведенный в Казахстане, покрывает лишь 60% потребностей отечественного рынка, а еще 40% этого топлива

Зациклившаяся ситуация с нефтепродуктами показывает неспособность экономического блока правительства управлять рыночной экономикой

завозится в страну из России. Таким образом, бензиновый узел затягивается все туже.

Урегулировать положение власти пытаются закупкой в России 50 тыс. тонн высокооктанового бензина, рассматривается и вариант толлинга (1–1,5 млн тонн сырой нефти) с китайскими НПЗ. Мертвому — припарки? 📄