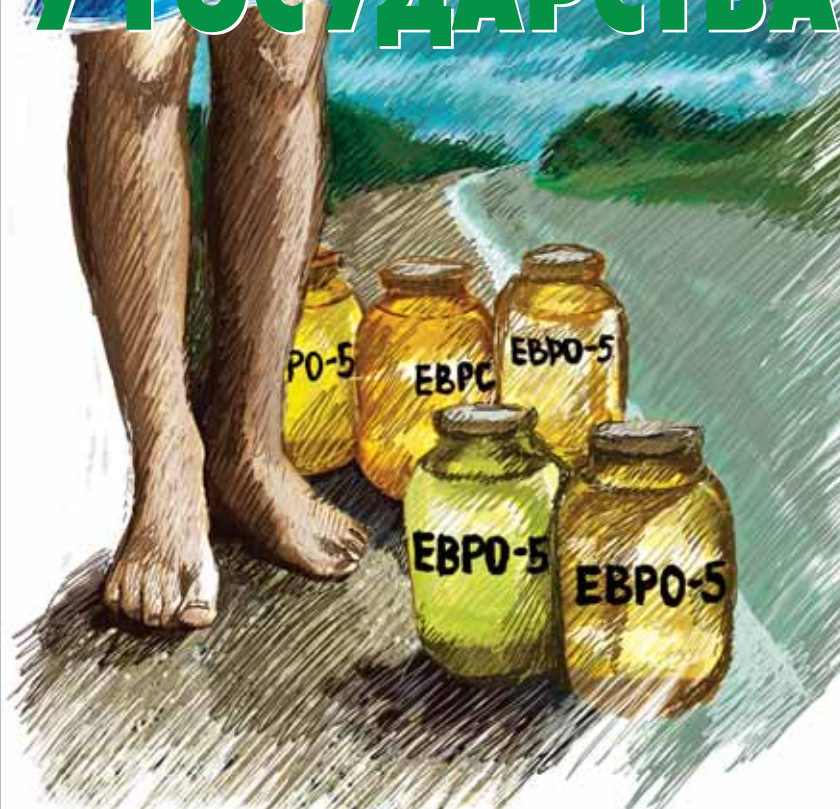


СЕРЫЙ ИМПОРТ НА СЛУЖБЕ У ГОСУДАРСТВА



В противостоянии украинского правительства и нефтетрейдеров вынужденное перемирие. Кабмин временно отказался от идеи введения запретительной пошлины на импорт нефтепродуктов, а торговцы нефтепродуктами и, в особенности, импортеры топлива получили долгожданную передышку.

Власти ограничились тем, что оштрафовали трех крупнейших импортеров топлива на 150 млн гривен (около \$19 млн) за ценовый сговор. Да и те компании, продающие бензин и дизтопливо под брендами WOG, Shell и ОККО, вероятно, оспорят штрафы Антимонопольного комитета в судах.

Вместе с тем, проблема высоких цен и одновременно дефицита топлива все еще стоит на повестке дня. Правительство уже исчерпало рычаги административного давления на участников рынка, решившись на снижение фискальной нагрузки для нефтетрейдеров.

Если не поможет и это, велика вероятность, что украинский топливный рынок с молчаливого согласия властей вновь захлестнет волна серого импорта. В этом случае топливная и продовольственная инфляция будут приостановлены, а дыра в украинском бюджете за счет скрытых дотаций отдельных импортеров серьезно вырастет.

Если еще два-три месяца назад за инициативами Минэнерго по введению пошлин на импортные бензины угадывался интерес компаний, владеющих НПЗ в Украине, — ТНК-ВР (Лисичанский НПЗ), ЛУКОЙЛ (Одесский) и группы «Приват» (Кременчугский), — то сейчас ситуация радикально изменилась. Извечная борьба за доли рынка и лоббизм отошли на второй план, уступив место политике самосохранения для действующей власти.

С начала года цены на бензины и дизтопливо выросли почти на треть. Рост цен оказался настолько значительным, что стал важнейшим фактором товарной инфляции в стране, усугубив и без того сложную экономическую ситуацию в Украине.

Пошлины отсрочили, акцизы снизили

О несвоевременности введения импортных пошлин в середине марта заявил премьер Н.Азаров. Он признал, что в нынешней ситуации пошлины на импорт не снизят, а, наоборот, повысят стоимость топлива на заправках.

Но прошел месяц, и самая популярная марка бензина А-95 не только не подешевела, но побил психологическую отметку в 10 гривен на литр (\$1,25). Эксперты аналитической группы при Минэнерго, генерирующие «рекомендованные» цены, превратились в статистов, даже не успевающих реагировать на изменения рынка.

Украинские власти явно запаниковали, перейдя от нападения к обороне. Кабмин не только не ввел пошлины на импортное топливо, но и решился на отмену собственного решения о повышении с 1 января текущего года акцизов на бензины и ДТ. Тогда акцизы выросли на 50 для бензинов и 30 для дизтоплива.

Украинский парламент 7 апреля принял закон, которым акцизы были временно, до 1 августа этого года, возвращены на прежний

уровень. Через две недели после этого о возможном снижении акцизов на топливо заговорили и в российской ФАС. Фискальную нагрузку на трейдеров снизили в Великобритании и Южной Корее. О снижении акцизов до минимального уровня, разрешенного Еврокомиссией, подумывают в Литве.

Решение о снижении акцизов вызвало конфликт внутри украинского правительства. Действия главы правительства жестко раскритиковал вице-премьер Борис Колесников. Дело в том, что последний отвечает в Кабмине за реализацию инфраструктурных проектов, и в частности, за подготовку к футбольному чемпионату Евро-2012. Важной составляющей этой подготовки является строительство и ремонт дорог.

Снижение акцизов, по сути, лишает значительной части средств «Укравтодор». По словам Колес-

никова, за три месяца действия нормы по снижению акцизов государство потеряет порядка 100 млн. В то же время снижение акцизов в перерасчете на литр ведет к экономии всего 45 копеек (5,5 центов) на литре 95-го бензина. Эта разница легко нивелируется ежеквартальным повышением Россией экспортной пошлины на нефть.

Угроза дефицита снова актуальна

Вице-премьер оказался прав в том, что снижение акцизов если и сгладило рост цен на топливо, но не остановило его. Нефтепродукты продолжили дорожать, реагируя на рост стоимости нефти на мировых рынках. Подорожание топлива еще больше подстегнуло продовольственную инфляцию. Раздражение правительства росло, однако дальнейший административный прес-

синг грозил лишь ухудшить ситуацию.

Ситуация с дефицитом топлива в ряде регионов России, итогом чего стало решение не поставлять нефтепродукты на экс-

Извечная борьба за доли рынка и лоббизм отошли на второй план, уступив место политике самосохранения для действующей власти; рост цен на нефтепродукты лишь усугубил и без того сложную экономическую ситуацию в Украине

порт в мае (а то и дальше), а также остановка Мозырского НПЗ на двухмесячный ремонт заставили украинские власти впредь быть более осторожными в словах и действиях.

В конце апреля премьер Азаров в росте цен на энергоносители и продовольствие обвинял уже

ВЫСТАВКА



В РАМКАХ ВЫСТАВКИ



ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:

- ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ ТРАНСПОРТИРОВКИ, ХРАНЕНИЯ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ
- ПЕРЕРАБОТКА НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ
- АЗС: ОБОРУДОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО
- ЭКОЛОГИЯ, ПОЖАРНАЯ И ПРОМЫШЛЕННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ТЭК
- OIL SPILL CONTROL
- СПЕЦОДЕЖДА, СПЕЦОБУВЬ И СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ



PETROLEUM

4-6 ОКТЯБРЯ 2011 • г. КРАСНОДАР
ВЦ «КРАСНОДАРЭКСПО»

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

«ТРАНСПОРТИРОВКА И ПЕРЕРАБОТКА НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ»



ОРГАНИЗАТОР

Тел.: +7 (495) 935 7350

Факс: +7 (495) 935 7351

E-mail: ides@ite-expo.ru

WWW.IDES-EXPO.RU

не трейдеров, а вторую волну экономического кризиса. Это заявление воспринималось как попытка найти хоть какие-то аргументы в

Украинские власти явно запаниковали: Кабмин не только не ввел пошлины на импортное топливо, но и отважился на отмену собственного решения о повышении акцизов на бензины и ДТ

виртуальном диалоге с избирателем, но выглядели они довольно слабо.

Украинские НПЗ уже не могут конкурировать с импортными поставками ни по качеству, ни по стоимости из-за низкой глубины переработки и низкого выхода относительно дорогих светлых нефтепродуктов

Проблема в том, что сегодня украинские НПЗ не способны компенсировать импортные поставки ни качественно, ни количественно.

Вслед за Одесским НПЗ, который простаивает уже больше полугода, Лисичанский завод может остановить и компания ТНК-ВР. Тогда рынок вновь окажется перед реальной угрозой жесткого дефицита нефтепродуктов

Доля импортных нефтепродуктов на украинском рынке колеблется в пределах 40%, львиная доля зарубежных поставок приходится на белорусские нефтепродукты, которые в силу своего вы-

Исчерпав административные и не найдя рычагов рыночного воздействия на стоимость нефтепродуктов, украинское правительство может прибегнуть к серым схемам минимизации цен на стелах АЗС

сокого качества и удобной логистики заняли стабильную нишу в Украине.

Ограничение импорта и вероятный дефицит топлива спровоцировал бы не падение цен на АЗС, как до этого заявляли в правительства, а наоборот, их стремительный рост. Введение фиксированной пошлины в размере €130 за тонну изначально было авантюрой, не имевшей под собой экономического обоснования.

Жесткая позиция Киева по вопросу присоединения к Таможенному союзу лишила российских нефтяников последней надежды хоть как-то поддержать работу своих НПЗ. Они уже не могут конкурировать с импортными поставками ни по качеству, ни по стоимости. Основная причина — низкая глубина переработки и низкий выход относительно дорогих светлых нефтепродуктов.

Если на Мозырском НПЗ, который находится к Киеву ближе любого из украинских заводов, глубина переработки достигает 92%, то на лучших украинских заводах этот показатель не превышает 85%. В результате вслед за Одесским НПЗ, который простаивает уже больше полугода, предприятие в Лисичанске может остановить компания ТНК-ВР. Тогда рынок вновь окажется перед реальной угрозой жесткого дефицита нефтепродуктов.

О коллапсе украинской нефтепереработки уже давно не говорят в будущем времени. Это происходит уже сейчас, и пример Запорожского алюминиевого комбината — собственности российской компании «Русал» — для ряда НПЗ может стать печальной реальностью. В течение многих лет Олег Дерипаска добивался от украинских властей льготного тарифа на поставку электроэнергии (что является обычной практикой для энергоемких алюминиевых предприятий). Ничего не добившись, бизнесмен недавно попросту остановил завод, уволив большую часть сотрудников.

Серый импорт как способ госрегулирования

Исчерпав административные и не найдя рычагов рыночного

воздействия на стоимость нефтепродуктов, правительство, как это ни парадоксально звучит, может прибегнуть к серым схемам минимизации цен на стелах АЗС. Речь идет о предрекаемом экспертами возвращении на рынок скандально известной компании «Ливела». Эта структура во второй половине 2010 года ввезла в Украину до трети всего импортного топлива без уплаты НДС, акцизов и таможенных пошлин.

Компания использовала прорехи в украинском законодательстве об иностранных инвестициях, но, по мнению большинства наблюдателей, масштабы серого импорта через «Ливелу» говорят о том, что компания имеет влиятельных покровителей. По оценкам Антимонопольного комитета, деятельность «Ливелы» уже нанесла государственному бюджету Украины ущерб в размере около \$400 млн. Деятельность этой компании стала предметом рассмотрения специальной парламентской комиссии.

Удивительно, но все это не помешало «Ливеле» в конце апреля доказать в Высшем административном суде (его решения обжалованию не подлежат) свое право на безналоговый импорт. То есть, существует большая вероятность, что в условиях резкого подорожания нефтепродуктов и одновременной угрозы остановки НПЗ правительство просто закроет глаза на действия серых импортеров.

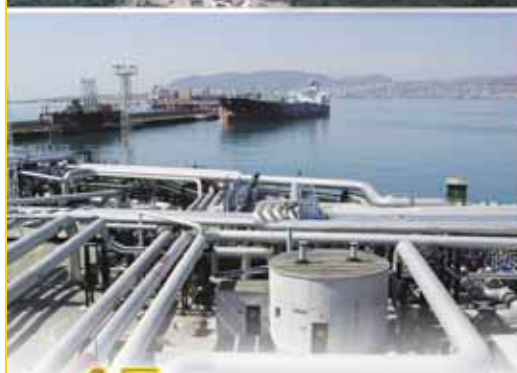
Поступая на рынок, беспощинное и безналоговое топливо позволит демпинговать тем операторам, которые получают к нему доступ. Да, пострадает бюджет, но цены на АЗС, по крайней мере, приостановят рост. В этом случае серый импорт возведут в государственную степень.

Экстренные ситуации требуют экстраординарных решений. Правда, такие решения сделают дыру в украинском бюджете еще шире, а макроэкономическую ситуацию еще более шаткой. В какой-то момент свалить всю вину на очередную волну финансово-экономического кризиса уже не получится. ■



ИнжГео

**ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ**



15 лет От достигнутых целей - к новым горизонтам

КОМПЛЕКСНОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ

- ☉ Объектов транспорта и хранения газа, нефти и нефтепродуктов;
- ☉ Обустройства нефтегазовых месторождений, промыслов и скважин;
- ☉ Морских терминалов;
- ☉ Перевалочных нефтебаз;
- ☉ Объектов промышленного строительства;
- ☉ Объектов гражданского строительства;
- ☉ Объектов авто- и железнодорожной инфраструктуры;
- ☉ Объектов переработки нефти и газа;
- ☉ Магистральных трубопроводов;
- ☉ Ж/Д сливо-наливных эстакад;
- ☉ Резервуарных парков;
- ☉ Автозаправочных станций и т.д..

Разработка декларации промышленной безопасности.

Разработка специальных разделов: ООС, ОВОС, ГО и ЧС, инженерной защиты от негативных природных процессов.

КОМПЛЕКСНЫЕ ИНЖЕНЕРНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ

- ☉ Геодезические, геологические, гидрологические, геофизические, экологические;
- ☉ Аэросъёмка, лазерное сканирование;
- ☉ Сейсмическое районирование, тектоника;
- ☉ Создание топографических и тематических электронных схем различных территорий и объектов на основе разрабатываемых цифровых моделей данных в формате ГИС.

СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕКТОВ ПРОМЫШЛЕННОГО И ГРАЖДАНСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ СО СДАЧЕЙ ОБЪЕКТА «ПОД КЛЮЧ»

Авторский надзор при строительстве.

Техническая экспертиза проектов.

350038, г. Краснодар, ул. Головатого, 585
e-mail: injgeo@injgeo.ru

www.injgeo.ru

тел. +7 (861) 279-2306
факс +7 (861) 275-4759