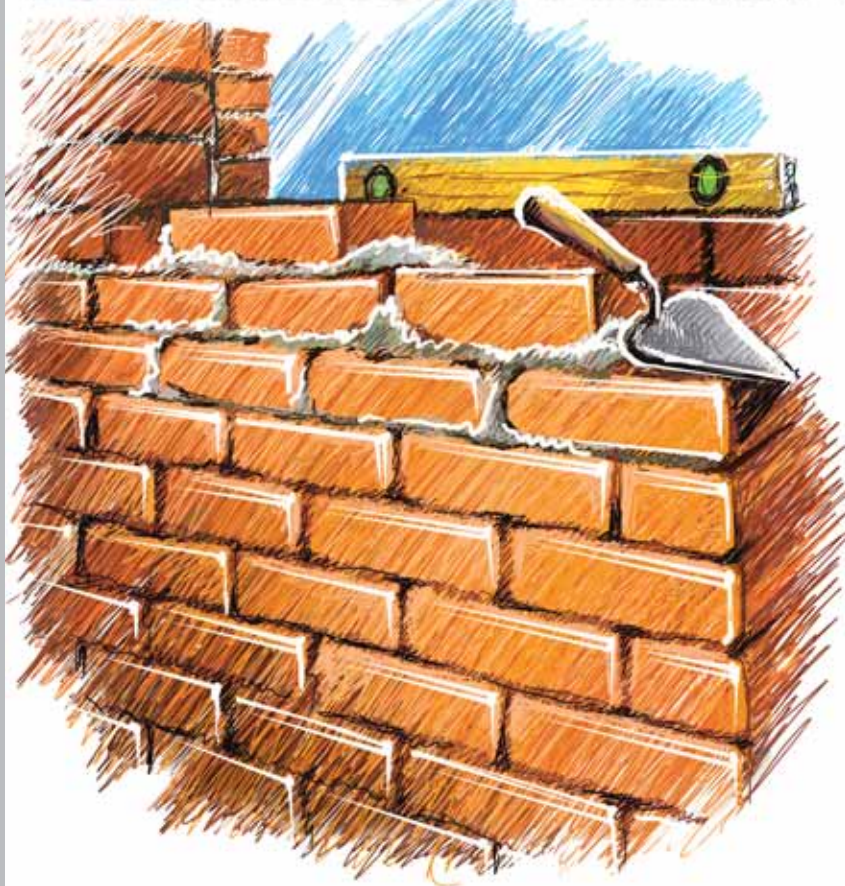


НОВАЯ КОНФИГУРАЦИЯ ТОПЛИВНОГО РЫНКА УКРАИНЫ?



ГЛЕБ ПРОСТАКОВ
«Нефтегазовая Вертикаль»

Проблемы нефтеперерабатывающей отрасли в Украине настолько значительны, что правительство уже не видит возможности их разрешения — по примеру России — без введения режима ручного управления. Каждая новая инициатива профильного топливного министерства носит все более антирыночный характер.

Не успели отгреть залпы стычки за и против введения пошлин на импортные нефтепродукты, как поступило предложение предоставить «Нафтогазу Украины» право импортировать нефть без уплаты НДС и также без НДС продавать ее нефтеперерабатывающим заводам.

По сути, речь идет о создании квазигосударственного механизма контроля над рынком во главе с «Нафтогазом» и с помощью трех нефтяных ВИНК — российских ТНК-ВР, ЛУКОЙЛа и украинской группы «Приват».

Проект закона, вносящего изменения в Налоговый кодекс, уместился на половине машинописного листа. Его суть была представлена 16

ноября на заседании украинского Кабинета министром энергетики Юрием Бойко. Документ предлагает разрешить НАК «Нафтогаз Украины» с 1 января 2012 года

импортировать нефть без уплаты налога на добавленную стоимость и также продавать ее нефтеперерабатывающим заводам без уплаты НДС.

Так называемая «первая продажа» нефтепродуктов, произведенных из безналоговой нефти, также не будет облагаться 20%-ным НДС. Несмотря на краткое содержание нормативно-правового акта и скупость слов министра, последствия утверждения этого документа трудно переоценить.

Нет импортера, кроме «Нафтогаза»

Нет никаких сомнений, что скидка в 20%, полученная в результате неуплаты НДС, сделает «Нафтогаз» безальтернативным импортером нефти. Даже таким крупным добытчикам нефти, как ТНК-ВР и ЛУКОЙЛ, станет выгоднее поставлять нефть на свои украинские заводы не напрямую, а через «Нафтогаз».

В выигрыше окажется и группа «Приват», владеющая Кременчугским НПЗ. Последний на протяжении уже нескольких лет отрезан от поставок российской нефти вследствие корпоративного конфликта, в результате которого от управления предприятием была отстранена российская «Татнефть».

НПЗ перебивался поставкам нефти с «Укрнафты», также подконтрольной «Привату», и азербайджанской нефтью, которую завозили по морю и перекачивали по системе Приднепровских магистральных нефтепроводов. Теперь у «Привата» появляется возможность обойти нефтяную блокаду, закупая нефть не напрямую у российских НК, а у «Нафтогаза».

Согласно закону избежать уплаты НДС смогут и сети АЗС, контролируемые нефтяными ВИНК, так как они вполне могут попасть под понятие «первой про-

дажи». А вот сети-конкуренты, вероятно, смогут получать топливо уже с 20%-ной надбавкой, что до предела снизит маржу трейдеров, а то и вовсе уведет ее в минус.

Принятие закона в нынешнем виде почти мгновенно приведет рынок к состоянию олигополии, когда все объемы реализуемых нефтепродуктов будут контролироваться три-четыре коммерческие структуры, а также руководство «Нафтогаза».

Взаимовыгодный междусобойчик российских нефтяных ВИНК, «Привата» и «Нафтогаза» тяжелым бременем ляжет на украинский бюджет. Исходя из нынешних объемов импорта нефти, спецрежим способен пробить брешь в госказне размером более \$2,5 млрд.

На этом фоне даже заградительные пошлины на импорт нефтепродуктов, которые Минэнерго безуспешно лоббировало почти год, не выглядят такой драконовской мерой, как безналоговый импорт. В результате введения пошлин пострадали компании-импортеры и автолюбители, которые получали бы качественный бензин и дизтопливо дороже. Итогом же действия спецрежима может быть даже небольшое удешевление топлива, за которое, впрочем, заплатят все украинские налогоплательщики.

Позиции же импортеров на рынке очень быстро ослабнут даже несмотря на то, что украинские НПЗ не производят топлива стандарта Евро-5 и выпускают ограниченный объем нефтепродуктов стандарта Евро-4. Ведь одно дело торговать качественным топливом с разницей в 3–5 центов, другое — с разницей в 10–15 центров на литре. Лояльность потребителя имеет свои пределы. На это, по видимому, и рассчитывают авторы законопроекта.

Принципиальная разница между пошлинами на импорт и специальным режимом импорта нефти заключается в том, что в первом случае проблемы нефтепереработчиков решаются за счет автолюбителей, а во втором — за счет бюджета, то есть всех налогоплательщиков.

Мотивы скрытые и явные

В первой половине ноября стало очевидно, что правительство окончательно отказалось от идеи введения пошлин на импортные нефтепродукты. Антимонопольный комитет пришел к заключению, что пошлины выльются в подорожание топлива на внутреннем рынке, а первый вице-премьер Андрей Клюев посчитал такое решение «несвоевременным».

Последний аргумент имеет ключевое значение. Дело в том,

Предоставление «Нафтогазу Украины» права импортировать нефть и продавать ее НПЗ без уплаты НДС сделает компанию безальтернативным импортером

что Украина импортирует нефтепродукты как из стран Таможенного союза (Беларуси и России), так и Евросоюза (Литвы, Польши, Румынии, Венгрии и других). Вве-

Даже ТНК-ВР и ЛУКОЙЛу в результате действия спецрежима станет выгоднее поставлять нефть на свои украинские заводы не напрямую, а через «Нафтогаз»

дение дополнительно раздражающего фактора в виде пошлины на топливо способствовало бы

Исходя из нынешних объемов импорта нефти, спецрежим импорта нефти способен пробить брешь в госказне размером более \$2,5 млрд

созданию негативного фона в газовых переговорах с Россией.

БЕСПЛАТНАЯ НОВОСТНАЯ ЛЕНТА С ТЕМАТИЧЕСКОЙ РАЗБИВКОЙ

Ежедневно более 60 отраслевых новостей:

- политика, экономика, управление
- нефтегазовый сервис
- переработка, химия, маркетинг
- цитаты и мнения отраслевых экспертов



Киев спешит поскорей завершить эти переговоры, с тем чтобы в начале 2012 года получить обещанный кредит МВФ.

Если в случае с импортными пошлинами топливные проблемы решались за счет автолюбителей, то специмпорт — бремя для всех украинских налогоплательщиков

С другой стороны, ограничения в торговле со странами ЕС — не самый удачный жест в пред-

Безусловное преимущество окажется на стороне АЗС, контролируемых нефтяными компаниями, у независимых НДС останется

двери саммита Украина–ЕС, где должен решиться вопрос о создании зоны свободной торговли. Если к делу Тимошенко добавить еще и пошлины, то у ЕС появится не только зыбкий политический

Прежде чем «Нафтогаз Украины» будет реформирован, компания переделит топливный рынок с учетом интересов его основных бенефициаров

повод отказать Украине в ЗСТ, но и конкретные экономические предпосылки.

Однако владельцы НПЗ в Украине требуют крови. Дело в том, что удерживать «социальные» цены на бензин и дизтопливо, тем самым поддерживая миф об эффективности госрегулирования (в Украине правительство рассматривает так называемые индикативные цены на нефтепродукты), таким компаниям, как ТНК-ВР, ЛУКОЙЛ и группа «Приват», становится все сложнее. Они несут убытки, не допуская прибыль. Эти структуры контролируют порядка 40% розничного рынка страны, при этом цены на их АЗС на 20–50 коп./литр (3–6 центов) ниже, чем в сетях конкурентов.

Запас прочности какое-то время подкреплялся за счет безналоговых (без уплаты НДС и акци-

зов) поставок нефти и нефтепродуктов скандально известной компанией «Ливела», на долю которой в отдельные периоды приходилось до 40% всего импорта нефтепродуктов в стране.

Однако публичный скандал и ущерб в 3 млрд гривен (около \$400 млн), который нанесла деятельность компании бюджету Украины, заставили ее бенефициаров на какое-то время прекратить активность. Возникла необходимость в новом компенсационном механизме.

Безналоговый импорт нефти фактически реанимирует схему, по которой работала «Ливела», пользуясь формальными несоответствиями в украинском законодательстве, на новом, гораздо более высоком уровне. Теперь неплата налогов прямо санкционирована поправками в Налоговом кодексе, а получателем льгот является не фирма с сомнительной репутацией, а государственная компания «Нафтогаз». Суть же схемы от этого не меняется.

Управляемая реорганизация

Есть еще один аспект проблемы, непосредственно не связанный с режимом специмпорта нефти, — это судьба самого «Нафтогаза Украины».

Дело в том, что, согласно указу президента, до конца текущего года должен быть разработан план реформирования компании. Обязательства разделить компанию по функциональному признаку: добывающее, транспортирующее и сбытовое звено, Украина взяла на себя, став членом Европейского энергетического сообщества.

С другой стороны, «Нафтогаз» сегодня — это источник огромного денежного потока, механизм контроля над целыми отраслями экономики через поставки нефти и газа, а также субъект переговоров с «Газпромом».

Утрата контроля над такой компанией чревата потерей для группы, во главе которой стоят министр энергетики Юрий Бойко, глава администрации президента Сергей Левочкин и бизнесмен Дмитрий Фирташ, значительной части своего влияния.

Поскольку реструктуризация «Нафтогаза» и, возможно, его частичная приватизация неизбежны, то эти процессы необходимо сделать управляемыми. Ответ на вопрос «как?» простой — чем больше регуляторных полномочий и хозяйственных функций будет возложено на материнскую компанию «Нафтогаз Украины», тем сложнее ее будет ликвидировать или преобразовать.

Наделение компании статусом специмпортёра нефти не позволит просто так уничтожить компанию: этот процесс будет полностью подконтролен Министерству энергетики, а значит, и влиятельной группировке в рядах политической элиты Украины.

Бензин и геополитика

Анализируя состояние украинского рынка нефтепродуктов, можно найти самые неожиданные связи. Так или иначе, эта проблема связана с темой бюджетного дефицита, кредитами МВФ, валютным балансом, газовыми переговорами с РФ, договоренностями с ЕС о создании зоны свободной торговли, и т.п.

На этом рынке завязаны интересы крупнейших финансово-промышленных групп Украины и России, интересы публичных политиков и серых кардиналов украинской власти. Радикализация инициатив, связанных с регулированием этого рынка, тяготеет к механизмам ручного управления и распределения ресурсов горючат на масштабных кризисных явлениях в экономике и политической жизни республики.

В конце 2006 года ЕС признал Украину страной с рыночной экономикой. Это открыло путь и к зоне свободной торговли с Еврозоной, и даже к ассоциированному членству. Но существующая до настоящего времени политическая неопределенность «ассоциации» таковой и останется. Не потому что ЕС не понравятся экономические шалости Украины в антирыночной сфере, но потому что у Европы и иных проблем пока предостаточно.

Есть время на то, чтобы придать топливному рынку страны нужную конфигурацию... 