

# БЕНЗИНОВАЯ СТАРОСТЬ

СЕРГЕЙ СМИРНОВ  
Независимый эксперт, Казахстан



В последние годы в Казахстане государство под свой контроль вернуло 33% в компании Petro Kazakhstan Inc. (Кумкольская группа месторождений и НПЗ в Чимкенте), а также доли в СП «Казгермунай» и «Каражанбасмунай». В прошедшем году были завершены сделки по выкупу доли в Павлодарском НПЗ и АО «Мангистаумунайгаз». Таким образом, под контролем государства оказались все три имеющиеся в стране НПЗ.

Однако все это так полностью и не сняло напряжения с ГСМ. Богатая нефтью страна продолжает импортировать нефтепродукты. Импортируется 33% авиакеросина от объемов потребления и 40% высокооктанового бензина.

Реальная политика правительства сводится к латанию дыр, масштабной поддержке «банковского комплекса» и записыванию правительством в число успехов растущие размеры своего долга. В то время как нефтепереработка пожинает плоды затянувшегося на десятилетия хронического недофинансирования ее модернизации.

Какой смысл компаниям вкладывать огромные средства в реконструкцию и модернизацию заводов, если проще и прибыльнее продавать сырую нефть?

**П**рошедшей осенью республика вновь оказалась в цепких лапах дефицита — дефицита бензина. Не помог и объявленный правительством запрет на экспорт ГСМ. Бензиновая лихорадка охватила в первую очередь Южно-Казахстанскую область, а затем перекинулась на всю страну. К примеру, в Атырауской области, где производится 40% всей казахстанской нефти и

находится Атырауский НПЗ, на одних АЗС его вообще не продавали, на других — лишь по талонам. В свободной продаже стоимость бензина марки АИ-92 в октябре взлетела с 72 тенге за литр до 92 тенге. В Петропавловске его стоимость достигала 99 тенге. Далека от оптимизма была ситуация и в других регионах.

Власти запоздало занялись выявлением причин дефицита.

Агентством по защите конкуренции (АЗК) было установлено, что «дестабилизация цен вызвана наличием множества посредников на данном рынке». Однако основная причина, считает АЗК, в том, что «объемы переработки нефти не достигли уровня, обеспечивающего заполнение рынка».

И это понятно. Более чем 20%-ная февральская девальвация тенге и обнуление экспортных по-

шлин на сырую нефть сделали экономически выгодной ее продажу за рубеж. Из добытых в прошлом году 76,4 млн тонн нефти и конденсата (+8,1% к 2008 году) в стране было переработано лишь около 12 млн тонн собственной нефти и произведено 2,6 млн тонн бензина (+4,3% к 2008 году, см. «Переработка нефти и производство бензина»).

При таком раскладе неудивительно, что несмотря на значительное снижение стоимости барреля нефти на мировом рынке, цены на ГСМ в стране продолжают ввергать в уныние большинство автоладельцев (см. «Динамика цен на АЗС «Гелиос» — одного из лидеров казахстанского рынка ГСМ»).

И это понятно. При существующей в Казахстане структуре налогообложения (в отличие от США, где налогообложение завязано на прибыли) на налоговую составляющую (через акцизы, таможенные пошлины) приходится львиная доля в цене нефтепродуктов, иными словами, цена на бензин на внутреннем рынке не может падать пропорционально мировым ценам на нефть.

Власти заявляют, что за счет людей, которые могут позволить себе машину и покупать бензин, они изымают доходы в бюджет и перераспределяют их среди тех, кто остро нуждается. При этом «забывая», что автомобиль давно уже перестал (за исключением некоторых марок) быть роскошью и стал средством передвижения.

Власти свою лепту в повышение цен на ГСМ и цепочки посредников, формирующиеся от НПЗ до АЗС. На «выходе» с завода нефтепродукты продают оптом. А далее к оптовой цене добавляются расходы на транспортировку по железной дороге, затем на слив хранение в нефтебазах, далее на слив-налив в бензовозы, транспортировку топлива до АЗС. В свою очередь на заправках добавляются свои расходы, связанные с содержанием станции, заработной платой персоналу и, конечно же, своей маржой.

В итоге, подъехав к заправке, не сразу разберешь, где обозначена цена, а где октановое число. Потребители фактически

платят всем и за все, начиная от расходов завода по стоимости переработки и доставки топлива по железной дороге до хранения на нефтебазах, транспортировки до АЗС.

Борьба правительства с ростом цен на ГСМ, завершившаяся установлением с 1 декабря 2009 года фиксированной цены на высокооктановый бензин АИ-92/93 — стоимость литра которого на всех АЗС не должна превышать 82 тенге (что, как полагают в правительстве, составляет порог рентабельности при поставках бензина из России), — стала одним из значимых событий ушедшего года. Цена же на более высокооктановый бензин остается вне поля зрения госорганов, и мотивируется это тем, что им пользуются достаточно обеспеченные потребители.

Министерство энергетики и минеральных ресурсов (МЭМР), пребывавшее в задумчивости относительно установления в связи с приближающейся посевной госрегулирования и на низкооктановый бензин с дизтопливом, в начале февраля разродилось установлением максимальных розничных цен на бензин марки АИ-80 (62 тенге за литр) и дизельное топливо (67 тенге). Однако, установив максимальную розничную цену на основные виды ГСМ, энерговедомство в то же время не ограничивает оптовую цену для производителей нефтепродуктов. Результат не замедлил себя ждать. Торговый дом «ПетроКазахстан» тут же повысил отпускные цены на ГСМ (см. «Отпускные цены ТД «ПетроКазахстан» на ГСМ»).

Как полагает глава МЭМР Сауат Мынбаев, большой разрыв между ценой высокооктанового и низкооктанового топлива приводит к тому, что последний начинают «бодяжить», выдавая его на АЗС за высокооктановый бензин.

Выход предлагается весьма оригинальный: поднять стоимость АИ-80 так, чтобы его стало не выгодно доводить присадками до АИ-92. Таким образом, признается не только бессилие государства в организации контроля за качеством топлива на АЗС, но и неумение властей, работая в конкурентной среде и при наличии

Отпускные цены ТД «ПетроКазахстан» на ГСМ, тенге/л

	3.01.2010	3.02.2010 (для Южно-Казахстанской области)	3.02.2010 (для других регионов)
АИ-92	69	75,10	74,42
АИ 80	36	55,07	54,43
ДТ	42	60,69	59,95

Источник: Kazakhstan Today

собственных ресурсов, насытить топливом внутренний рынок.

За 18 прошедших лет можно было построить еще один НПЗ, развернув вокруг него нефтехимический комплекс. Тем более что до взлета нефтяных цен в 2007–2008 годах новый завод

### Причины бензиновой лихорадки топливного рынка Казахстана: недостаточный объем переработки и масса посредников

обошелся бы в значительно меньшую сумму, чем сумели воспользоваться соседние страны. Однако ничего из этого реализовано не было. Зато закрылись Кустанайский завод химволокна, Актауский завод пластмасс, атырауский АО «Полипропилен», свер-

### На мировом рынке стоимость барреля нефти значительно снизилась, а цены на ГСМ в стране продолжают ввергать в уныние большинство автоладельцев

нута деятельность шинного завода в Чимкенте.

Всерьез обсуждались планы строительства более десятка заводов по производству биоэтанола. Так, в 2008 году Национальный холдинг «КазАгро» привел расчеты, согласно которым ресурсный потенциал Казахстана позволяет построить порядка 25 (!) заводов по производству био-

### Потребители фактически платят всем и за все: заводам, транспортникам, нефтебазам, посредникам, АЗС, причем каждый из них имеет свою маржу

этанола, аналогичных (оказавшемся нерентабельным) комплексу «Биохим» в Северо-Казахстанской области мощностью

до 650 тыс. тонн биотоплива марок БЭ-92, БЭ-95, БЭ-98, и войти в пятерку ведущих мировых поставщиков альтернативного топлива.

### **Чуда не случится**

Безусловно, долго удерживать цену на АИ-93 на утвержденном уровне не удастся по объективным причинам. Среди них как се-

## **Долго удерживать цену на утвержденном уровне не удастся по объективным причинам. Среди них как сезонный фактор, так и соглашение о Таможенном союзе**

зонный фактор, так и вступление в действие с 1 января текущего года соглашения о Таможенном союзе — цены на бензин в России выше, чем в Казахстане, следовательно, они подтянутся к российским. Ведь из необходимых, к примеру, в декабре прошлого года 180 тыс. тонн бензина марки АИ-92/93 более 20% обеспечива-

## **Унаследовав от советских времен три НПЗ, ни одно из правительств не смогло привести эти мощности в соответствие с современными требованиями**

ется поставками из России (в целом поставки высокооктановых марок российского бензина покрывают более трети потребности страны).

Тем более что существующие оптовые цены на АИ-92 (80 тенге за литр на НПЗ в Чимкенте, составлявшие в начале ушедшего

## **Процент выхода готовой продукции на НПЗ в два раза ниже, чем на их современных аналогах, причем значительную долю составляют темные нефтепродукты**

года 51 тенге) делают его продажу на мелких АЗС нерентабельной. А значит, такая фиксация стоимости бензина ведет к вытеснению мелких АЗС и дальнейшей монополизации топливного рынка.

Таким образом, правительство защищает интересы не потреби-

телей, а большого бизнеса: поставщиков сырья на НПЗ (нефтепродукты на НПЗ производятся из давальческой нефти) и аффилированных с ними посредников.

Унаследовав от советских времен три НПЗ, способных перерабатывать нефть на весь объем внутреннего потребления, ни одно из правительств не смогло привести эти мощности в соответствие с современными требованиями. Как известно, при средней загрузке НПЗ, не превышающей 70%, глубина переработки на них держится на уровне 70%, тогда как на европейских заводах этот показатель достигает 95%.

Не говоря уже о том, что выпуск таких ценных продуктов, как смазочные масла и присадки, вообще не производится. Кроме того, в ближайшие год-два страна приблизится к верхнему потолку мощностей по переработке, которые на сегодня оцениваются в 14,5 млн тонн.

Власти не преуспели в экономической мотивации переработки и не сумели, используя высокие цены на сырье, переориентировать денежные потоки в нефтепереработку. Установление прямого контроля государства над НПЗ через НК «КазМунайГаз» ситуации существенно не изменило: объемы производства качественных ГСМ не покрывают растущие потребности внутреннего рынка.

И это понятно. В настоящее время процент выхода готовой продукции на НПЗ в два раза ниже, чем на их современных аналогах, причем значительную долю составляют темные нефтепродукты, такие как мазут и печное топливо.

### **Планов громадье**

В мае 2009 года постановлением Правительства был утвержден «Комплексный план развития НПЗ РК на 2009–2015 годы»: в переработку будет инвестировано свыше \$3 млрд. Ожидается, что это приведет к увеличению мощностей по переработке сырой нефти на 2,5 млн тонн (с достижением суммарной мощности заводов в 17 млн тонн) и полному от-

казу от импорта нефтепродуктов к 2015 году.

При этом, по замыслу разработчиков, должна значительно измениться структура производства нефтепродуктов: резко увеличится выпуск высокооктановых бензинов и прекращено производство бензина АИ-80. В частности, АО «КазМунайГаз» планирует модернизацию завода в Чимкенте (РКОР), обеспечивающего около 35% от общего объема производства нефтепродуктов в стране.

Китайская Sinopec Engineering выступит генеральным подрядчиком по строительству «под ключ» комплекса по производству ароматических углеводородов (КПАУ) на Атырауском НПЗ. Реализация проекта позволит АНПЗ перерабатывать 5 млн тонн сырой нефти в год, внедрить инновационные технологии и обеспечить ежегодное производство до 133 тыс. тонн бензола и до 496 тыс. тонн параксилола.

Безусловно, планы МЭМР впечатляют, но их реализация, учитывая глобальный финансовый кризис и специфику корпоративных стратегий, вызывает большие сомнения. Несколько лет назад на Атырауском НПЗ была проведена реконструкция на \$440 млн. Заявлялось, что она позволит производить нефтепродукты, соответствующие мировым стандартам Евро-3 по бензину и Евро-4 по дизельному топливу. Причем производство бензина должно было увеличиться в три раза, выпуск высокооктанового топлива — в девять раз.

Однако до сих пор завод этого так и не продемонстрировал. Кроме того, в разработанном МЭМР плане нет мер по развитию конкуренции, а именно она рождает справедливую цену и спрос на инновации. Остаются неясными и источники финансирования программы модернизации. Мировой кризис резко ограничил источники внешних заимствований, а государство профинансировать ее не в состоянии.

Последнее подтверждается фактом использования кредита Экспортно-импортного банка Китая для приобретения 50%-ной

доли в АО «Мангистаумунайгаз» и проведения модернизации НПЗ. А ведь по логике, если практически все сырье идет на экспорт, то в стране должно быть достаточно миллиардов не для «шторки» старых, а строительства новых НПЗ и современных химкомплексов.

### Топливная заплатка

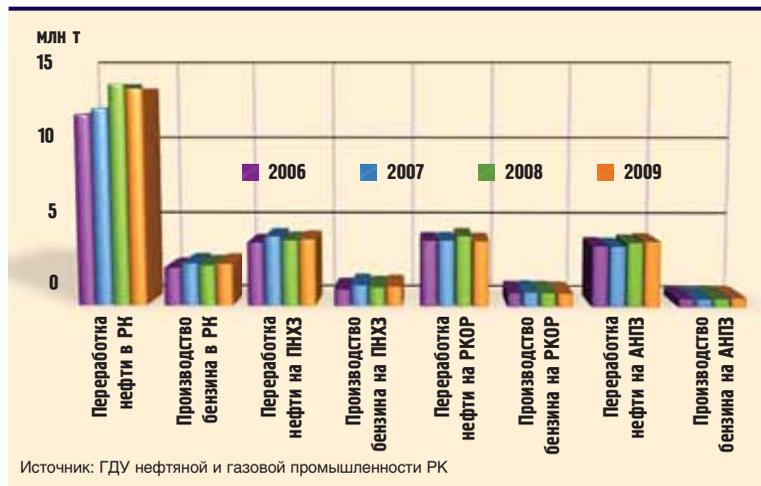
Меры, предпринимаемые правительством, аналогичны заплаткам на тришкином кафтане. Они поверхностны и не устраняют причин, из-за которых в стране, изобилующей нефтью и из года в год наращивающей ее добычу, хронически регулярно растут цены на бензин и другое топливо. Периодический прессинг посредников не может коренным образом изменить ситуацию.

Между тем, по мнению аналитиков, возможности для этого есть. В частности, государству, которое сегодня контролирует все три НПЗ, следует отказаться от использования их работы на давальческой нефти. По экспертным оценкам, при этой схеме объем выплачиваемых налогов снижается более чем в два раза, а доходность самих НПЗ уменьшается почти в 20 раз.

Вся прибыль от оптовых поставок нефтепродуктов оседает на счетах аффилированных с нефтедобывающими компаниями посредников, тогда как НПЗ получают лишь оплату эксплуатационных затрат на переработку нефти и потому не имеют средств для модернизации.

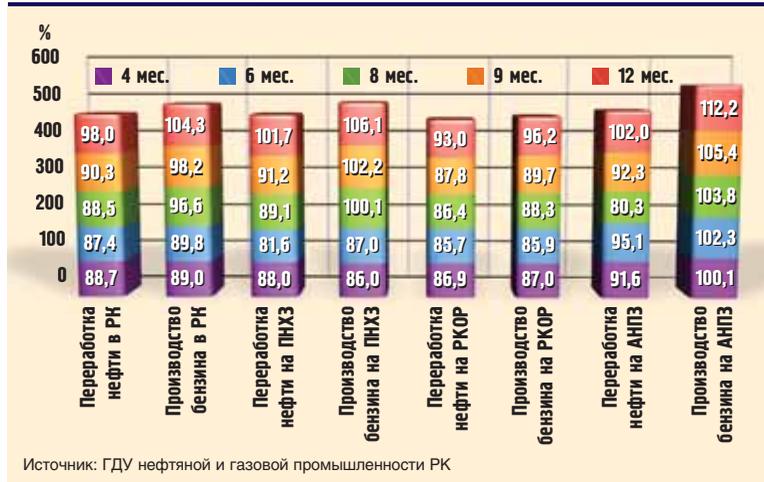
Ряд специалистов полагают, что для полной загрузки мощностей существующих НПЗ и резкого увеличения их доходности достаточно создать государственный нефтяной резерв и обязать добывающие компании поставлять в него определенные объемы нефти. Причем до тех пор, пока они не выполняют своих обязательств, вывоз сырья за рубеж производить с начислением повышенной экспортной пошлины. Это не только загрузит мощности, но и, избавив от давальческих схем, даст нефтеперерабатывающим заводам средства на развитие.

### Переработка нефти и производство бензина



Источник: ГДУ нефтяной и газовой промышленности РК

### Переработка нефти и производство бензина в 2009 г. по отношению к соответствующему периоду 2008 г.



Источник: ГДУ нефтяной и газовой промышленности РК

Кроме того, следует безотлагательно заняться строительством современного НПЗ, продук-

мулированием развития производства высококачественного топлива путем снижения акцизов

### Динамика цен на АЗС «Гелиос»

	21.05.08 Brent \$127/бapp	16.02.09 Brent \$45/бapp	08.01.10 Brent \$81/бapp
АИ-98	107	102	-
АИ-96	102	92	101
АИ-93	92	72	82
ДТ	81	66	66

цию которого после насыщения внутреннего рынка высокооктановым бензином можно будет и экспортировать.

Вместо различных декларативных заявлений, административного прессы, поиска «заговорщиков» на топливном рынке властям следовало бы заняться сти-

на него, импортных пошлин на ввоз нефтеперерабатывающего оборудования, а также ставки налога на прибыль, направляемую на реконструкцию НПЗ. При наших расстояниях высокие цены на ГСМ просто убивают логистику, транспорт и всю экономику в целом. 

14-15 апреля 2010 года, Туркменистан  
14-15 April 2010, Ashgabat, Turkmenistan



**TGC 2010**  
Turkmenistan Gas Congress

МЕЖДУНАРОДНЫЙ  
ГАЗОВЫЙ КОНГРЕСС ТУРКМЕНИСТАНА

INTERNATIONAL  
TURKMENISTAN GAS CONGRESS

For information please contact us  
on the following details:

За информацией обращайтесь по  
следующим координатам:

**In London / в Лондоне:**

Tel: +44 (0) 207 328 8899

Fax: +44 (0) 207 624 9030

E-mail: [mm@summittradeevents.com](mailto:mm@summittradeevents.com)

**In Ashgabat / в Ашхабаде:**

Tel: + 993 66 141771

E-mail: [akiniri@rambler.ru](mailto:akiniri@rambler.ru)

**In Moscow / в Москве:**

Tel: +7 (495) 935 7350

Fax: +7 (495) 935 7351

E-mail: [ballan@ite-expo.ru](mailto:ballan@ite-expo.ru)

Organised by / Организаторы:



State Concern  
"TurkmenGaz"

Государственный концерн  
"ТуркменГаз"



Summit Trade Events