



# Может ли Казахстан «уехать» от России?

Аналитическая служба «Нефтегазовой Вертикали»

Республика Казахстан в очередной раз закрывает свой топливный рынок для поставок нефтепродуктов из России. Фактически ежегодно РК поступает таким образом, чтобы увеличить сбыт своего горючего за счет запрета на ввоз российских горюче-смазочных материалов. Отличие нынешней ситуации в том, что Казахстан почти завершил модернизацию основных перерабатывающих мощностей, благодаря чему существенно увеличил производство моторных видов топлива.

Этот рост продолжается на фоне устойчивого подъема добычи в азиатской республике и подготовки к приватизации государственных долей в казахстанских НПЗ. Совокупность этих факторов создает совершенно новую реальность на казахстанском рынке ГСМ. Ведь за счет административных мер по поддержке своего моторного топлива правительство и отраслевики намерены вытеснить российские нефтепродукты.

## ПОДНОГОТНАЯ ЭМБАРГО

Министерство энергетики Казахстана намерено отдать приказ о запрете ввоза российского моторного топлива железнодорожным транспортом, сообщил «Нефтегазовой Вертикали» сотрудник этого ведомства. Эмбарго вступит в силу через 10 дней после официальной публикации документа и будет действовать на протяжении трехмесячного срока. Минэнерго уже подготовило уведомление о своем решении для Пограничной службы Комитета национальной безопасности РК, железнодорожной компании «Қазақстан темір жолы», а также Министерства национальной экономики, которое проинформирует Евразийскую экономическую комиссию о введении запрета (в ЕвразЭС, помимо России и Казахстана, входят также Беларусь, Киргизия и Армения).

Глава Минэнерго РК Канат Бозумбаев заявил по этому поводу в начале июня: «Казахстан может не только ввести временный запрет на импорт российского бензина, но и начать экспорт нефтепродуктов. Мы с коллегами из РФ и из центральноазиатских государств над этим работаем. По итогам пяти месяцев нынешнего года спрос на внутреннем рынке был на 90% удовлетворен за счет производства казахстанского бензина, остальное – за счет российского. Но одновременно растет затоваренность наших НПЗ нераспроданными объемами – они уже в 1,5 раза превышают месячную потребность Казахстана, – и нам нужно принимать меры».

### Министерство энергетики Казахстана намерено отдать приказ о запрете ввоза российского моторного топлива железнодорожным транспортом

В течение предыдущих 10 лет доля российского бензина на казахстанском рынке колебалась в диапазоне 30–40%, включая осень-зиму 2017 года. Доля авиакеросина из РФ в некоторые годы была близка к 100%. Крупнейшие поставщики горючего из России – Орский и Омский НПЗ, а также предприятия Волго-Уральского региона.

Проект приказа был заранее вывешен на сайте Минэнерго для общественного обсуждения. Это беспрецедентный случай для Казахстана, когда к принятию ведомственного распоряжения привлекается гражданское общество. Собеседник «Нефтегазовой Вертикали» из министерства высказал свою версию подноготной заявленных мер: «После эмбарго цены на бензин в Казахстане возрастут, так как конкуренция уменьшится. Люди против, но когда им объясняют необходимость этого в увязке с отказом от импорта из России и укреплением топливного и государственного суверенитета, они готовы принять перемены на рынке. Нашим НПЗ и их главному акционеру – национальной компании «КазМунайГаз» – надо окупать

инвестиции в модернизацию, которые сами по себе велики и оказались выше, чем планировалось. Поэтому российские ГСМ оказываются конкурентоспособнее. Конечно, в такой ситуации нужно поддерживать свои предприятия. Так что сложно сказать, ограничится ли запрет на импорт тремя месяцами или его нужно будет вводить и вводить».

### В течение предыдущих 10 лет доля российского бензина на казахстанском рынке колебалась в диапазоне 30–40 %

Асет Магауов, генеральный директор ассоциации Kazenergy (отраслевой лоббистской организации), считает, что топливный рынок РК нужно регулировать экономическими, а не запретными мерами. «Сумма акциза на казахстанский бензин при выходе с завода составляет 10,5 тыс. тенге за тонну, а на российский импорт эта ставка составляет всего 4,5 тыс. тенге за тонну. Нужно выравнивать ставки, и тогда можно будет обойтись без запретов», – полагает эксперт.

### ПЛАНЫ, ПЛАНЫ, ПЛАНЫ...

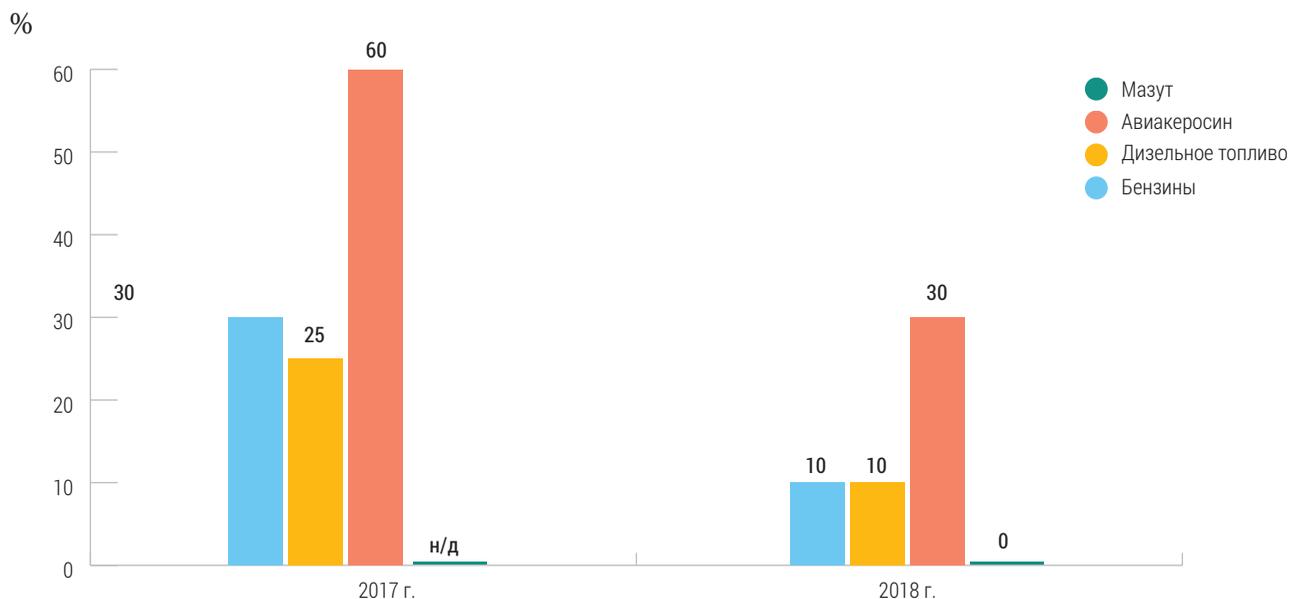
Положение дел в нефтеперерабатывающем секторе и на рынке моторных топлив в Казахстане определяется состоянием трех заводов-миллионников. Остальные примерно полтора десятка частных мини-заводов работают неровно в связи с недостатком то сырья, то оборотных средств. Поэтому, когда Министерство энергетики и минеральных ресурсов (существовавшее в прошлом десятилетии) в начале 2010 года приняло Комплексный план развития нефтеперерабатывающих заводов в Республике Казахстан на 2009–2015 годы, в него были включены лишь три главных НПЗ – Атырауский, Шымкентский и Павлодарский.

Тогдашнее техническое состояние казахстанских НПЗ обеспечивало глубину переработки на уровне от 46 до 75%. Планировалось, что их модернизация завершится в 2013–2014 годах и потребует в общей сложности \$3,5 млрд вложений.

К тому времени спрос на бензин в республике составлял около 3,5 млн тонн в год, из них собственное производство покрывало 2,5 млн тонн, а остальной объем приходился на импорт из России. Казахстанский бензин значительно уступал российскому в качестве и по большей части имел низкое октановое число.

Через год после принятия документа переименованное ведомство утвердило новый – Стратегический план Министерства нефти и газа РК на 2011–2015 годы. В нем завершение модернизации НПЗ было перенесено уже на конец заявленного периода. Далее правительство, профильное министерство с менявшимися названиями, а также Национальная компания «КазМунайГаз» принимали раз-

## ДОЛЯ РОССИЙСКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ НА РЫНКЕ РК



Источник: Министерство энергетики Республики Казахстан

личные государственные, ведомственные и корпоративные программы, которые отодвигали и отодвигали конечный срок ввода в строй реконструированных заводов. Казахстан не отказывался от планов модернизации, но и не мог их полноценно осуществить.

## ДОРОГАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

Такую стагнацию обуславливал целый комплекс причин. Сектор нефтепереработки в Казахстане контролируется всего двумя крупными компаниями. Это «КазМунайГаз», который почти полностью владеет (за исключением мизерных долей) Атырауским нефтеперерабатывающим и Павлодарским нефтехимическим заводами, а также 49,73% акций Шымкентского НПЗ. Второй компании, китайской CNPC, принадлежит остальная доля в Шымкентском заводе. Их инициативу в сфере модернизации нефтепереработки сковывало наличие других приоритетов.

Большую часть этого десятилетия «КазМунайГаз» был сосредоточен на развитии топливного бизнеса в Южной Европе. Он отправлял свою нефть на купленный в Румынии комплекс Rompetrol, расширял сбытовую сеть на Балканах и в Средиземноморском регионе, ставил своей целью превратиться в ВИНК евразийского масштаба. Дыры в поставках на внутренний рынок надежно закрывал импорт российских нефтепродуктов. Кроме того, КМГ приходится решать другие гигантские задачи. Компании требовались миллиарды долларов, чтобы купить долю в Карачаганакском консорциуме, выполнять инвестиционные обязательства в Кашаганском проекте. Она испытывала

(и испытывает) значительные финансовые трудности, наличие которых сильно тормозило капиталовложения в модернизацию НПЗ.

## Положение дел в нефтеперерабатывающем секторе и на рынке моторных топлив в Казахстане определяется состоянием трех заводов-миллионников

В свою очередь, CNPC сосредоточена в РК на проектах по добыче и транспортировке нефти (в том числе с целью вывоза ее на свой крупный НПЗ в Алашанькоу). Корпорация не торопилась вкладывать деньги в совместный Шымкентский завод, тем более что в Казахстане стабильно покупают его продукцию, выпущенную на старых мощностях.

Поэтому в конечном счете КМГ и CNPC делали инвестиции в модернизацию казахских НПЗ по остаточному принципу. Темпы процесса ускорились только после того, как акционеры привлекли внешнее финансирование. Но в связи с тем, что реальная продолжительность реконструкции превысила плановую в два с лишним раза, инфляция и постоянные сбои в работе увеличили ее стоимость сначала до \$4,4 млрд, а в конечном итоге до \$6,3 млрд. Вероятно, что и это не окончательная цифра, так

## ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ НПЗ РК ДО И ПОСЛЕ МОДЕРНИЗАЦИИ\*, тыс. т/г

Продукт	Производство, 2017 г.	После модернизации	Изменение объема
Переработка нефти	14 154	16 500	+2 346
Бензины	2 960	5 204	+2 244
Дизельное топливо	3 987	4 910	+1 523
Авиакеросин	299	827	+528
Мазут	3 281	1 837	- 1 444

\* НК «КазМунайГаз» указывает меньшие объемы

Источник: Министерство энергетики Республики Казахстан

## ОБЪЕМ ПЕРЕРАБОТКИ НЕФТИ ЗАВОДАМИ РК, 2017 г., тыс. т

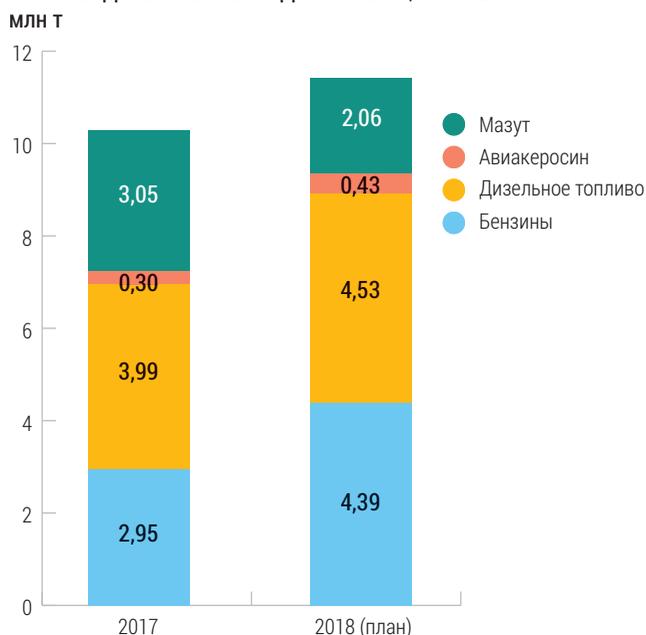
Предприятие	Объем
Павлодарский НХЗ	4 746
Шымкентский НПЗ	4 685
Атырауский НПЗ	4 723
CASPI BITUM	718
МиниНПЗ	497
Всего	15 371

Источник: Министерство энергетики Республики Казахстан

как модернизация Шымкентского НПЗ должна полностью завершиться только через два-три месяца.

Однако в любом случае владельцам казахстанской нефтепереработки необходимо компенсировать собственные инвестиции и возвращать кредиты банкам. В настоящее время Атырауский НПЗ выплатил только 15% займа, а Павлодарский и Шымкентский начнут его погашать лишь в нынешнем году. И иной возможности, как повысить цены на свою продукцию для потребителей, у них нет. По данным за первый квартал нынешнего года, цены на бензин выросли к аналогичному периоду 2017 года

## ПРОИЗВОДСТВО НЕФТЕПРОДУКТОВ В РК, 2017–2018 гг.



Источник: Министерство энергетики Республики Казахстан

на 13,3%, на дизтопливо – на 28,1%. Для того чтобы облегчить продажу дорожающих нефтепродуктов, необходимо уменьшить конкурентное давление. С этой точки зрения запрет на крупномасштабный ввоз российского моторного топлива представляется закономерным шагом...

## РЕЗУЛЬТАТЫ РЕКОНСТРУКЦИИ

Модернизация главных предприятий казахского downstream должна завершиться в третьем квартале нынешнего года. Представляется, что в техническом смысле

## ПРОГНОЗ ПОТРЕБЛЕНИЯ НЕФТЕПРОДУКТОВ В РК, тыс. т/г

Продукт	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Бензины	4 200	4 250	4 300	4 300	4 350	4 400	4 400	4 400
Дизтопливо	4 700	4 700	4 700	4 700	4 800	4 800	4 800	4 800
Авиакеросин	550	550	600	618	636	656	675	695

Источник: Министерство энергетики Республики Казахстан

эта цель будет достигнута, хотя вывод перерабатывающих мощностей на проектный уровень, безусловно, потребует дополнительного времени. Тем не менее Минэнерго предполагает, что в 2018 году доля самообеспечения нефтепродуктами в несколько раз превысит прошлогодние показатели (см. «Доля российских нефтепродуктов на рынке РК»).

### КМГ и CNPC делали инвестиции в модернизацию казахских НПЗ по остаточному принципу. Темпы процесса ускорились только после того, как акционеры привлекли внешнее финансирование

В следующем году совокупный объем переработки на модернизированных НПЗ прогнозируется в объеме 16,5 млн тонн по сравнению с 14,15 млн тонн в 2017-м (см. «Производительность НПЗ РК до и после модернизации»). Надо уточнить, что всего в РК тогда переработали 15,37 млн тонн нефти, и министерство планирует, что в 2019 году этот показатель возрастет до 18,5 млн тонн с учетом увеличения производства на мини-НПЗ и на битумном производстве. (см. «Объем переработки нефти заводами РК»).

Результатом казахстанской модернизации стало увеличение глубины переработки на ведущих НПЗ в среднем до 85% (см. «Производство нефтепродуктов в РК, 2017–2018 гг.»). Это обуславливает наращивание доли и объема светлых нефтепродуктов за счет уменьшения выхода темных. В частности, Минэнерго прогнозирует, что совокупный тоннаж разных марок бензинов вырастет с почти 3 млн тонн в 2017 году до 5,2 млн тонн в 2019-м, то есть примерно на 2,2 млн тонн.

Впрочем, «КазМунайГаз», как акционер модернизированных НПЗ, обозначает новые возможности произ-

водства бензинов скромнее: немногим более 4 млн тонн в год. Емкость же внутреннего рынка бензина в 2018–2020 годах оценивается от 4,16 до 4,5 млн тонн (см. «Прогноз потребления нефтепродуктов в РК»). И все же и при таком балансе спроса и предложения, вроде бы, не остается много места для импортных поставок.

## РЫНОК ЗА РОССИЮ

Но представитель компании-участника топливного рынка Казахстана сказал «Нефтегазовой Вертикали», что это слишком формализованный взгляд на нынешнюю рыночную реальность. На самом же деле – даже в период действия запрета на импорт из России – он продолжится. «Приказ Минэнерго распространяется только на железнодорожные поставки нефтепродуктов, а на бензовозы – нет. От Орского НПЗ до казахстанского поселка Алимбетовка езды 30 км, до областного центра Актобы – меньше 170 км. Импорт из России сохранится, тем более что в Актюбинской и Кустанайской областях всегда больше торгуют российским бензином, чем казахстанским. Из-за местной логистики его выгоднее привозить из Орска, чем из Павлодара», – предполагает эксперт.

Рыночные реалии таковы, что Орский НПЗ, входящий в «РуссНефть», весной нынешнего года увеличил объем переработки на 17% к уровню 2017 года, а выпуск светлых нефтепродуктов – на 9%. Тогда как в Казахстане рост переработки составил 12%, а производства нефтепродуктов – 7%.

Более того, нынешней весной власти Павлодарской области, где работает свой нефтехимический завод, вели переговоры с Антипинским НПЗ (входит в Группу компаний «Новый поток») о поставках российских ГСМ: бензинов и нефтяного кокса. Россияне уже отправляют в Павлодар небольшие партии нефтепродуктов и после возведения установки гидроочистки планируют заключить с казахстанскими партнерами контракты на поставку бензина. Причина этих контактов чисто коммерческая: отпускная цена российского завода ниже, чем у ПНХЗ.

Топ-менеджер одной из независимых сетей АЗС в южной столице страны, Алма-Ате, сказал «Нефтегазовой Вертикали»: «Мы покупаем оптовые партии ГСМ и на казахстанских НПЗ, и у «Газпром нефти», и у ЛУКОЙЛа. Дело не в том, что у россиян акциз на бензин меньше, чем на казахстанский с завода. Россияне платят по 11 тыс. рублей на тонну, а наши – по 10,5 тыс. тенге, но 1 рубль стоит почти 6 тенге. У российского бензина высокое качество. А теперь, когда его запрещают ввозить, мы не знаем, будет ли без конкуренции казахстанское топливо с модернизированных заводов таким же хорошим».

## НОВЫЙ НПЗ БЕЗ СЫРЬЯ?

Расчеты, выполненные Минэнерго РК для оценки перспектив национального топливного баланса, показали, что в следующем десятилетии дефицит моторного топлива в Казахстане начнет снова нарастать. Нехватка бензина возникнет в период 2021–2023 годов, дизельного топлива – к 2023 году, авиакеросина – после 2026-го. Министерство обозначило два возможных варианта решения этой стратегической проблемы. Либо опять наращивать импорт нефтепродуктов из России, либо строить новый – четвертый – крупный НПЗ. Президент РК Нурсултан Назарбаев выбрал второй вариант, о чем и заявил публично еще нынешней зимой.

**В следующем году совокупный объем переработки на модернизированных казахстанских НПЗ прогнозируется в объеме 16,5 млн тонн по сравнению с 14,15 млн тонн в 2017-м**

По предварительным прикидкам, стоимость завода мощностью 6 млн тонн составит не менее \$6 млрд. Но в качестве главной проблемы реализации данного проекта указан поиск не финансирования, а источников сырья для загрузки. Дело в том, что хотя Казахстан в 2017 году вернулся к наращиванию объемов добычи нефти, этот рост обеспечивает международный Северо-Каспийский консорциум на месторождении Кашаган. В среднесрочной и стратегической перспективе дальнейшее увеличение производства «черного золота» в стране также будет достигнуто благодаря усилиям иностранных инвесторов.

При этом собственная добыча «КазМунайГаза», который исторически загружает Атырауский и частично Шымкентский и Павлодарский заводы, вступила в 2017 году в стадию сокращения. Это обусловлено истощением месторождений на западе Казахстана. Кроме того, ускоренными темпами происходит падение производства на Кумкольской группе месторождений на юге страны. А ведь именно данные промыслы яв-

ляются главным поставщиком нефти на Шымкентский НПЗ. КМГ вынужден поставлять сырье на крупные заводы, акционером которых он является. Но загружать сторонние мини-НПЗ ему совершенно не интересно. Поэтому ожидания наращивания производства со стороны этой группы предприятий выглядят чрезмерно оптимистичными.

Таким образом, единственным реальным источником дополнительных объемов нефти для загрузки нового НПЗ и замещения поставок на модернизированные заводы являются международные компании, действующие в Казахстане. А также... Россия, закупки сырья у которой Астана не может сократить и в настоящее время.

Между тем иностранные ВИНК используют добытую в Казахстане нефть для поставок на свои зарубежные перерабатывающие предприятия, продажи на глобальном рынке, загрузки трубопроводов, совладельцами которых они являются (например, магистральной Каспийского трубопроводного консорциума и Казахстано-Китайского нефтепровода). Во всех крупных нефтяных контрактах, действующих в республике, оговорено право инвесторов свободно распоряжаться добытым сырьем, без каких-либо обязательств выделять часть продукции для поставок на казахстанские НПЗ.

Осложняет ситуацию и значительная разница между ценами, по которым нефть поставляется на местные заводы и продается на мировом рынке.

Единственной возможностью вызвать интерес иностранных инвесторов к поставкам сырья на внутренний рынок является привязка внутренних цен к мировым по формуле «минус транспортные расходы». Хотя этого может оказаться недостаточно для того, чтобы международные корпорации стали менять свои глобальные товарные потоки. Если же казахстанское правительство все же решится на такой шаг, то ему придется отказаться от регулирования цен на ГСМ, к которому оно сейчас прибегает.

## ПЕРЕХОДНЫЙ ПЕРИОД

Понятно, что необходимость вернуть уже сделанные инвестиции в модернизацию НПЗ и предстоящие вложения в вероятное строительство нового завода, а также компенсировать повышение закупочных цен на сырье, будет активно стимулировать рост цен на казахские нефтепродукты. Такая тенденция не только не позволит им стать конкурентом для российских ГСМ, но и сделает местное моторное топливо еще менее востребованным даже на собственном рынке. Очевидно, что это повлечет за собой дальнейшие действия официальной Астаны с целью ограничения ввоза нефтепродуктов из других стран. В первую очередь, из России.

Можно сказать, что Казахстан минимизирует сотрудничество с РФ и по другим направлениям топливного бизнеса. В настоящее время правительство страны и «КазМунайГаз» готовят продажу в частные руки 25%-х пакетов акций нефтеперерабатывающих заво-

дов. По мнению сотрудника одного из казахстанских ведомств, участвующих в этом процессе, власти отдадут предпочтение западным и восточноазиатским инвесторам. Российские участники рынка рассматриваются как конкуренты для этого бизнеса и привлекаться к приватизации не будут. Смогут ли казахи вовлечь в него международные компании, добывающие нефть в республике, предсказать невозможно. Местный рынок нефтепродуктов имеет слишком политизированную основу, и это известно иностранцам.

Складывающаяся ситуация дает понять, что нынешний период в топливных отношениях России и Казахстана можно охарактеризовать как «переходный». Ведь если называть вещи своими именами, то РК приступила к мягкому изоляционизму своего рынка нефтепродуктов, препятствуя коммерческой конкуренции и оставляя россиянам доступ на него только в виде небольших периферийных поставок. Появление проекта строительства нового крупного НПЗ ясно сигнализирует, что тактов и долгосрочный курс официальной Астаны.

## ОДНИ ВОЗМОЖНОСТИ СМЕНЯЮТ ДРУГИЕ

Казахский протекционизм по отношению к своим национальным производителям понятен и объясним. Но и российским ВИНК, в свою очередь, полезно ис-

пользовать нынешний переходный период для постепенного внесения изменений в свою топливную стратегию в Казахстане. Скорее всего, наиболее правильной для них будет переориентация с поставок нефтепродуктов на поставки нефти. Той, которая добывается в районах относительной близости к Казахстану – в ХМАО и Волго-Уральском регионе, связанных с РК нефтепроводами Туймазы – Омск – Новосибирск (ТОН-2) и Тюмень – Омск – Павлодар – Шымкент. Доставка сырья из этих российских регионов на Павлодарский НХЗ и Шымкентский НПЗ технически проще, чем с основных казахских месторождений на западе страны. На обоих этих заводах построены установки демеркаптанации нефти, что значительно расширило возможности использования различных ее сортов.

Неизбежный переход на мировые цены при закупках сырья для казахских НПЗ делает республику перспективным импортером нефти. Например, для тех российских недропользователей, к которым есть претензии по содержанию серы в их продукции при транспортировке по трубопроводам в Европу. Для тех, кому хотелось бы избежать хлопот, связанных с организацией перевозок и сбыта сырья в странах дальнего зарубежья. Для тех, у кого затраты из-за длинного транспортного плеча оказывают драматичное влияние на бизнес... Словом, нынешнее закрытие одних возможностей в Казахстане подразумевает открытие других. 



Оценки, прогнозы  
и рекомендации  
топ-менеджеров  
нефтегазовых компаний

[www.ngv.ru](http://www.ngv.ru)