

НУЖЕН ЛИ КАЗАХСТАНУ 4-ЫЙ НПЗ?

Материал к размышлению

г. Москва, июнь 2016 г.



ПЕТРОМАРКЕТ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ГРУППА

АВТОРЫ



Хомутов

Иван Александрович

Директор по исследовательским проектам

E-mail: khomutov@petromarket.ru



Зубачева

Александра Леонидовна

Руководитель отдела нефтепереработки и нефтехимии

E-mail: zubacheva@petromarket.ru



Лишневецкая

Анна Игоревна

Руководитель отдела нефтепродуктовых рынков РФ и СНГ

E-mail: lishnevetskaya@petromarket.ru



Прохоренков

Владимир Сергеевич

Руководитель отдела информационного обеспечения и маркетинговых систем

E-mail: prohorenkov@petromarket.ru

ОГРАНИЧЕНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Настоящая публикация и содержащиеся в ней данные охраняются авторским правом. Копирование, тиражирование, распространение, перепечатка (целиком или в части) или иное использование публикации и/или содержащихся в ней данных без письменного разрешения ООО «Исследовательская группа «Петромаркет» не допускается. Ссылка на публикацию, а также цитирование публикации допускается исключительно при наличии указания на авторов, а также на наименование ООО «Исследовательская группа «Петромаркет» в качестве правообладателя. Настоящая публикация не является адресной консультацией и может быть использована исключительно в информационных целях.

СОДЕРЖАНИЕ

Резюме	6
Введение	8
1. Спрос на светлые нефтепродукты в РК: текущая ситуация и прогноз на будущее	10
1.1. Анализ динамики спроса и факторов ее формирования в 2011-2015 гг.	10
1.2. Прогноз спроса на период до 2030 г.: инерционный сценарий	16
2. Действующие НПЗ РК: текущее состояние и перспективы развития	21
2.1. Нефтепереработка Казахстана в 2015 г.	21
2.2. Планы модернизации действующих НПЗ и ее влияние на выпуск светлых нефтепродуктов в РК	23
3. Баланс спроса и предложения светлых нефтепродуктов в сопредельных государствах	28
3.1. Государства нетто-экспортеры светлых нефтепродуктов	29
3.1.1 Россия	29
3.1.1.1 Текущее состояние	29
3.1.1.2 Перспективы	31
3.1.2 Туркменистан	32
3.1.2.1 Текущее состояние	32
3.1.2.2 Перспективы	34
3.1.3 Азербайджан	34
3.1.3.1 Текущее состояние	34
3.1.3.2 Перспективы	36
3.1.4 Иран	37
3.1.4.1 Текущее состояние	37

3.1.4.2 Перспективы	39
3.1.5 Китай	40
3.1.5.1 Текущее состояние	40
3.1.5.2 Перспективы	41
3.2. Государства нетто-импортеры светлых нефтепродуктов	41
3.2.1 Кыргызстан	41
3.2.1.1 Текущее состояние	41
3.2.1.2 Прогноз	43
3.2.2 Таджикистан	44
3.2.2.1 Текущее состояние	44
3.2.2.2 Прогноз	46
3.2.3 Узбекистан	47
3.2.3.1 Текущее состояние	47
3.2.3.2 Прогноз	49
3.2.4 Монголия	50
3.2.4.1 Текущее состояние	50
3.2.4.2 Прогноз	52
3.2.5 Афганистан	52
3.2.5.1 Текущее состояние	52
3.2.5.2 Прогноз	54
4. Перспективы сбыта продукции 4-ого НПЗ	55
4.1. Внутренний рынок	55
4.2. Внешние рынки	57

РЕЗЮМЕ

- В настоящее время казахстанский рынок основных светлых нефтепродуктов является дефицитным – выпуск местными НПЗ автобензина, дизтоплива и авиакеросина недостаточен для того, чтобы полностью удовлетворить потребности страны в этих видах топлив. Однако, если существующие планы модернизации трех ведущих казахстанских НПЗ будут выполнены в полном объеме, картина рынка станет совершенно иной. В 2018 г. – сразу после ожидаемого завершения модернизации и выхода заводов на 100-процентную загрузку сырьем – **на смену чистому импорту светлых нефтепродуктов, который в 2015 г. суммарно составил 1.9 млн т, придет чистый экспорт, объем которого в 2018 г. оценивается в 3.8 млн т. В дальнейшем, по крайней мере до 2030 г., рыночный профицит сохранится, хотя размер его будет сокращаться по мере роста внутреннего спроса на автобензин, дизтопливо и авиакеросин. В 2030 г. совокупный профицит всех светлых нефтепродуктов составит 1.6 млн т.**
- **Сохранение профицита светлых нефтепродуктов в Казахстане в 2018-2030 гг. станет возможным благодаря вялой динамике внутреннего спроса, лишённого сильных макроэкономических драйверов.** Ожидается, что наметившееся в ретроспективе падение темпов роста казахстанской экономики распространится на 2016 г. (снижение ВВП на 0.2%). Преодоление экономического кризиса по мере реализации целого ряда принятых в стране программ структурных и институциональных реформ выведет в конце концов ВВП Казахстана на траекторию с темпами роста около 3% в год. Но даже такая цифра выглядят довольно скромно по сравнению со среднегодовыми темпами роста 2011-2014 гг. в 5%. Как следствие, **среднегодовые темпы прироста совокупного спроса на ключевые светлые нефтепродукты – автобензин, дизтопливо и авиакеросин – в 2016-2030 гг. составят 1.6% против среднегодовых 3.3% в 2011-2014 гг.**
- Прогнозируемый избыток светлых нефтепродуктов в Казахстане может быть размещен на внешних рынках лишь частично. **Максимально возможная ниша казахстанских предприятий на этих рынках в период с 2016 по 2030 гг. будет находиться в пределах 1.5-1.6 млн т, что может создать трудности для реализации продукции даже действующих казахстанских НПЗ в период с 2018 по 2029 гг. при 100-процентной их загрузке.**
- Таким образом, в рамках принятого сценария развития экономики Республики Казахстан и развития ее нефтеперерабатывающей промышленности, **не удастся найти оснований для строительства в стране в ближайшие 15 лет 4-ого НПЗ – ни в целях снабжения казахстанских потребителей качественными нефтепродуктами, ни в**

целях экспорта произведенных на предприятии топлив. Если экономика Казахстана будет расти быстрее, чем можно сейчас предвидеть, не исключено, что ситуация поменяется. Но, как бы то ни было, на сегодняшний день реализация такого крупного проекта, по меньшей мере, несет в себе чрезвычайно много рисков.

ВВЕДЕНИЕ

Вопросы обеспечения внутреннего рынка Республики Казахстан качественными нефтепродуктами по разумным ценам являются едва ли не самыми обсуждаемыми в отраслевом экспертном сообществе. Одной из наиболее острых проблем является сильная зависимость Казахстана от поставок автобензина, дизтоплива и авиакеросина из России. В частности, в среднем за период с 2011 по 2015 гг. около 30% спроса на автобензин и авиакеросин и 10% спроса на дизтопливо покрывалось за счет импортных поставок этих продуктов с НПЗ северного соседа.

Ключевой на сегодняшний день причиной невозможности Казахстана выйти на самообеспечение основными нефтепродуктами является технологическая отсталость местных НПЗ. В целом нефтеперерабатывающая отрасль страны характеризуется неразвитостью вторичных процессов переработки нефти, следствием чего является низкий выход светлых нефтепродуктов (около 48% в 2015 г.) и высокий выход темных (около 35% в 2015 г.).

Обеспечить развитие нефтепереработки призвана масштабная программа модернизации трех ключевых казахстанских НПЗ, стартовавшая в 2009 г. Правда, если судить по заявлениям в прессе, руководство страны и отрасли полагает, что реализация этой программы позволит лишь временно устранить зависимость от России в снабжении Республики Казахстан нефтепродуктами. В обозримом же будущем по мере роста внутреннего спроса на светлые нефтепродукты на рынке вновь возникнет дефицит и вместе с ним вернется зависимость от российского импорта. Из такой перспективы, если следовать логике энергонезависимости, вытекает необходимость дополнительного развития перерабатывающих мощностей. Если действующие НПЗ даже после завершения их модернизации будут не в состоянии в полной мере обеспечить внутренний рынок нефтепродуктами, выйти из положения можно было бы путем строительства в Казахстане нового, 4-ого НПЗ.

Тема строительства 4-ого НПЗ обсуждается в Казахстане довольно давно. Но никаких конкретных действий в этом направлении вплоть до 2015 г. не предпринималось. В 2015 же году ситуация изменилась – АО «КазМунайГаз – Переработка и маркетинг» начало разработку предварительного технико-экономического обоснования строительства нового нефтеперерабатывающего завода на территории Республики Казахстан. По имеющейся информации, мощность нового НПЗ должна быть не менее 6 млн т, глубина переработка – не менее 95%. Но так ли необходим Казахстану такой НПЗ?

Настоящее исследование призвано ответить на этот вопрос. Для этого ниже будет проведен детальный анализ:

- динамики спроса на основные светлые нефтепродукты в РК в ретроспективном периоде с последующим прогнозом на период до 2030 г.;
- программ модернизации существующих в Республике нефтеперерабатывающих предприятий с целью оценки потенциала выпуска на них светлых нефтепродуктов в долгосрочной перспективе;
- балансов спроса и предложения светлых нефтепродуктов в сопредельных с Казахстаном государствах для определения потенциальных рыночных ниш 4-ого НПЗ на случай, если он будет ориентирован – хотя бы частично – на экспорт.

Этот анализ позволит понять, достаточно или нет модернизации существующих производств для выхода Казахстана на самообеспечение светлыми нефтепродуктами и какие ограничения по экспорту произведенных нефтепродуктов есть у местных НПЗ.

1. СПРОС НА СВЕТЛЫЕ НЕФТЕПРОДУКТЫ В РК: ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ И ПРОГНОЗ НА БУДУЩЕЕ

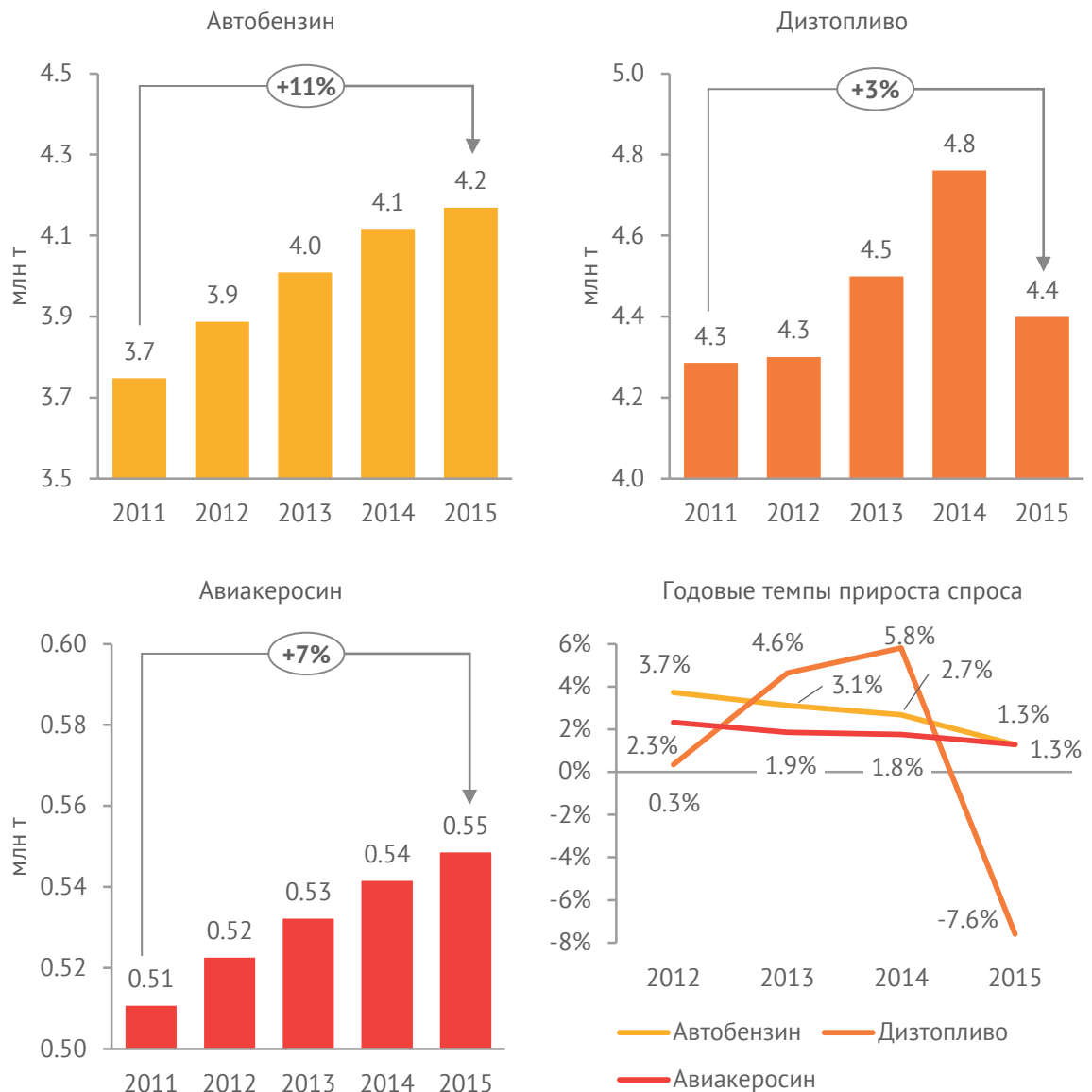
1.1. Анализ динамики спроса и факторов ее формирования в 2011-2015 гг.

В 2011-2015 гг. спрос на основные светлые нефтепродукты в Республике Казахстан демонстрировал положительную динамику. Исключением стало лишь заметное падение спроса на дизтопливо в прошлом году, которое произошло впервые со времени кризиса 2008-2009 гг. (см. Рис. 1.1).

Рис. 1.1

Спрос на автобензин, дизтопливо и авиакеросин в РК в 2011-2015 гг.

Источник: ИГ «Петромаркет»



Как видно из рисунка, потребление автомобильного бензина за последние 4 года увеличилось более чем на 11%, составив в 2015 г. 4.17 млн т, спрос на авиакеросин вырос чуть меньше – на 7%, достигнув в прошлом году 0.55 млн т. При этом в динамике годовых темпов прироста спроса на эти топлива наблюдалась отчетливая тенденция к снижению.

Пик спроса на дизельное топливо пришелся на 2014 г., когда он составил 4.76 млн т. Это на 11% выше уровня 2010 г. и на 8% – 2015 г. В 2012-2014 гг. годовые темпы прироста спроса на дизель увеличились с 0.3% до 5.8%.

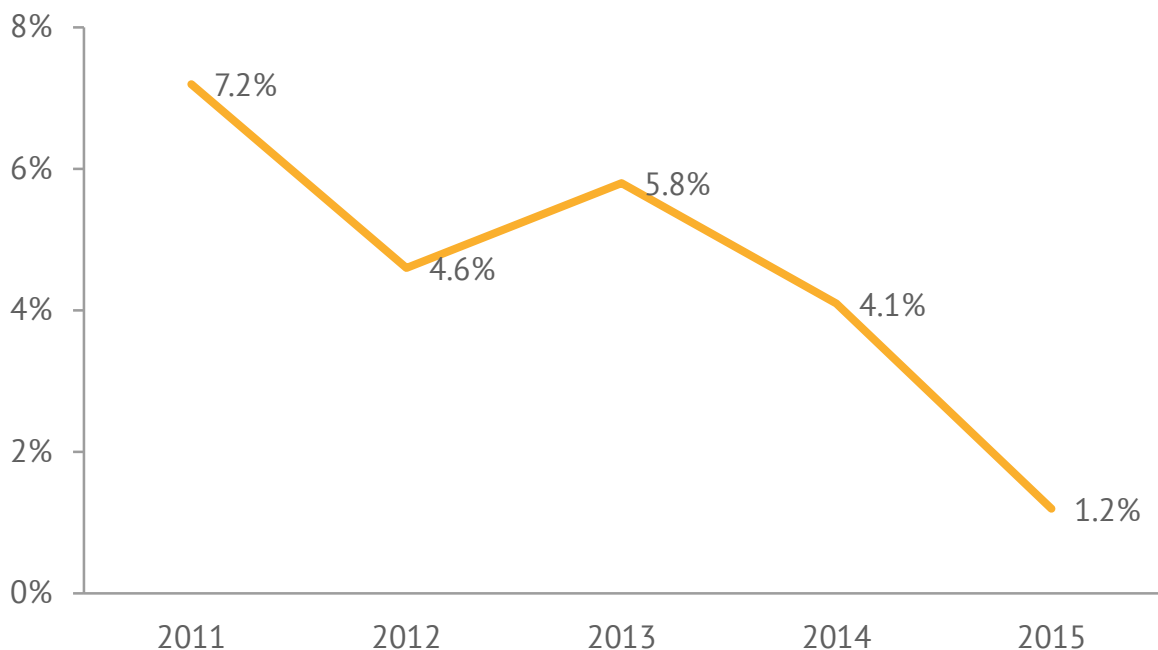
Для понимания причин изменения спроса на основные светлые нефтепродукты в ретроспективном периоде, следует обратиться к анализу динамики основных социально-экономических показателей в Республике Казахстан – тех из них, которые являются ключевыми факторами спроса на нефтяные топлива в стране.

В целом в последние 5 лет в Казахстане наблюдался экономический рост со снижающимися темпами. Так, по данным Комитета по статистике Республики годовой темп прироста ВВП упал с 7.2% в 2011 г. до 1.2% в 2015 г. (см. Рис. 1.2).

Рис. 1.2

Темпы прироста реального ВВП в РК в 2011-2015 гг.

Источник: Комитет по статистике РК

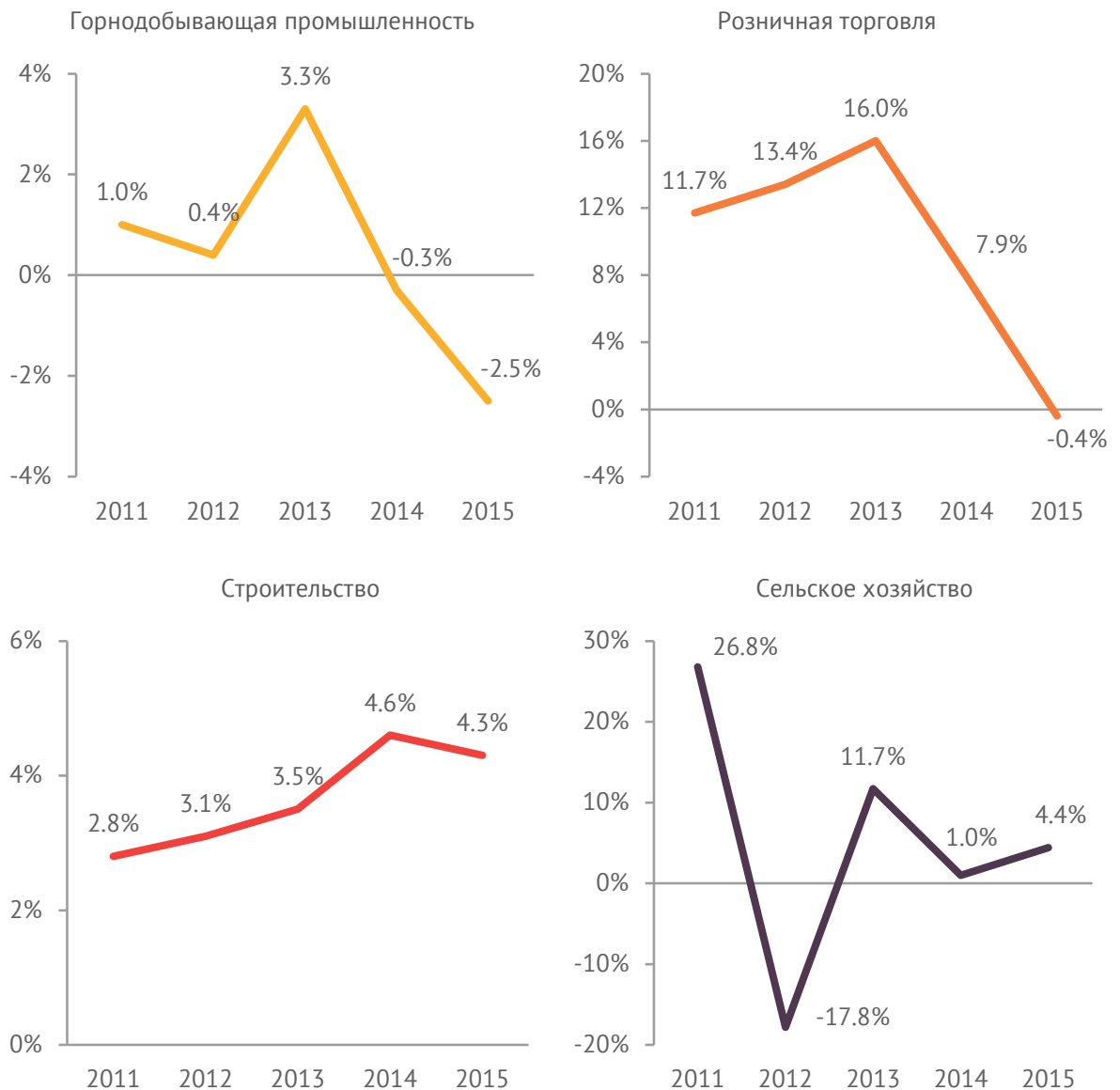


Похожая картина наблюдалась и в ряде ключевых отраслей экономики РК: горнодобывающей промышленности, оптовой и розничной торговле (см. Рис. 1.3).

Рис. 1.3

Темпы прироста объема работ в некоторых отраслях экономики РК в 2011-2015 гг.

Источник: Комитет по статистике РК



Тенденция к снижению годовых темпов прироста производства в горнодобывающей промышленности наметилась еще в 2012 г. и прерывалась лишь в 2013. В 2014 г. в отрасли и вовсе начался спад, причем если в 2014 г. производство сократилось на 0.4%, то в 2015 г. падение уже составило 2.5%. Основным источником этого спада – снижение добычи железной руды и угля в стране.

Замедление динамики розничного товарооборота началось в 2014 г., а в 2015 г. оборот торговли уже не рос, а падал.

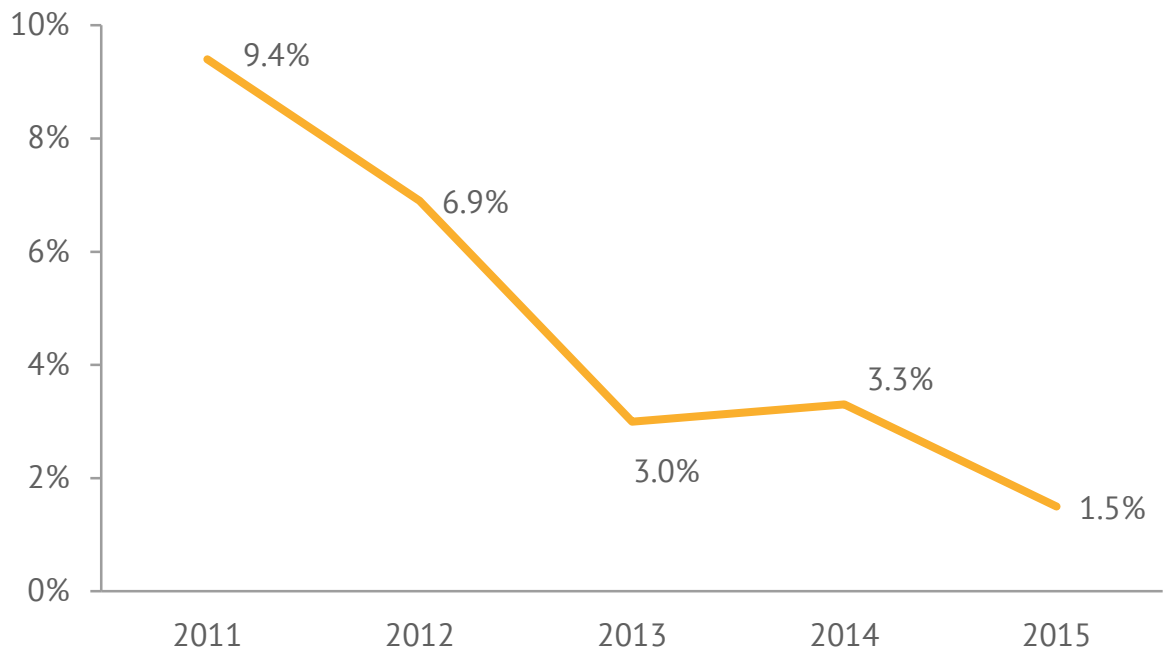
Некоторую поддержку экономическому росту в Казахстане в 2014-2015 гг. оказали сельское хозяйство и строительство. Эти отрасли стабильно росли в 2013-2015 гг.

Замедление роста экономики Казахстана не могло не отразиться на динамике благосостояния населения: темп прироста реальных денежных доходов населения по данным Комитета по статистике РК в 2015 г. составил всего 1.5%, потеряв почти 8 п.п. по сравнению с 2011 г. (см. Рис. 1.4).

Рис. 1.4

Темпы прироста реальных денежных доходов населения в РК в 2011-2015 гг.

Источник: Комитет по статистике РК



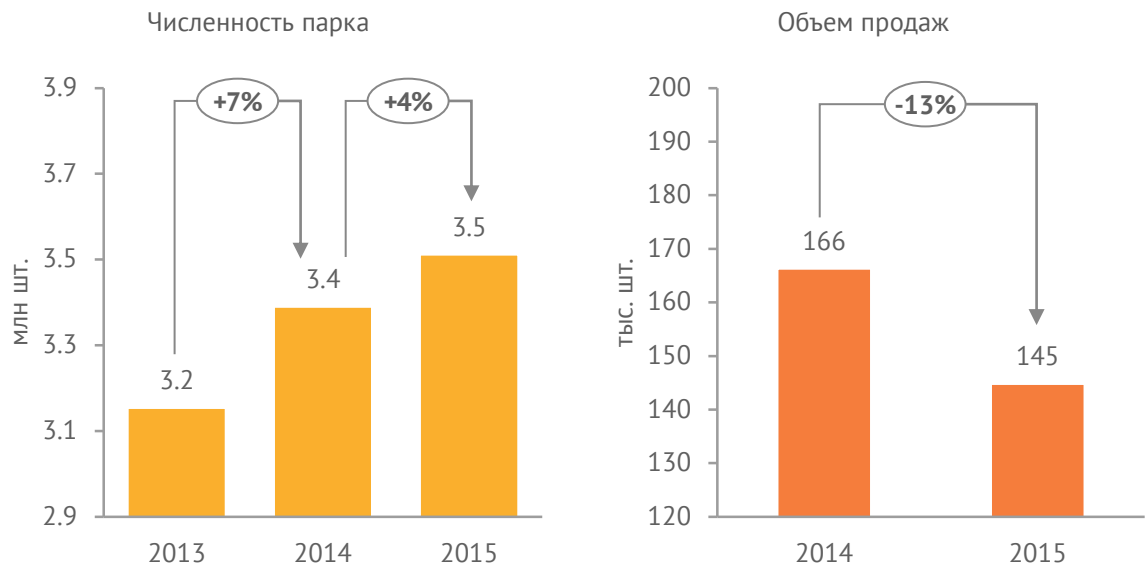
Негативные процессы в экономике и сопутствующее им снижение уровня жизни населения естественным образом отразились на развитии парка и степени эксплуатации различных видов транспорта, являющегося основным потребителем светлых нефтепродуктов.

В частности, в 2015 г. произошло падение автомобильного рынка Казахстана: объем продаж легковых автомобилей и легкого коммерческого транспорта в стране снизился почти на 13%. Это привело к снижению темпов роста общей численности парка легковых и легких коммерческих автомобилей с 7.4% в 2014 г. до 3.8% в 2015 г. (Рис. 1.5).

Рис. 1.5

Численность парка и динамика продаж легковых автомобилей и легкого коммерческого транспорта в РК в 2013-2015 гг.

Источник: Аналитическое агентство «АВТОСТАТ»

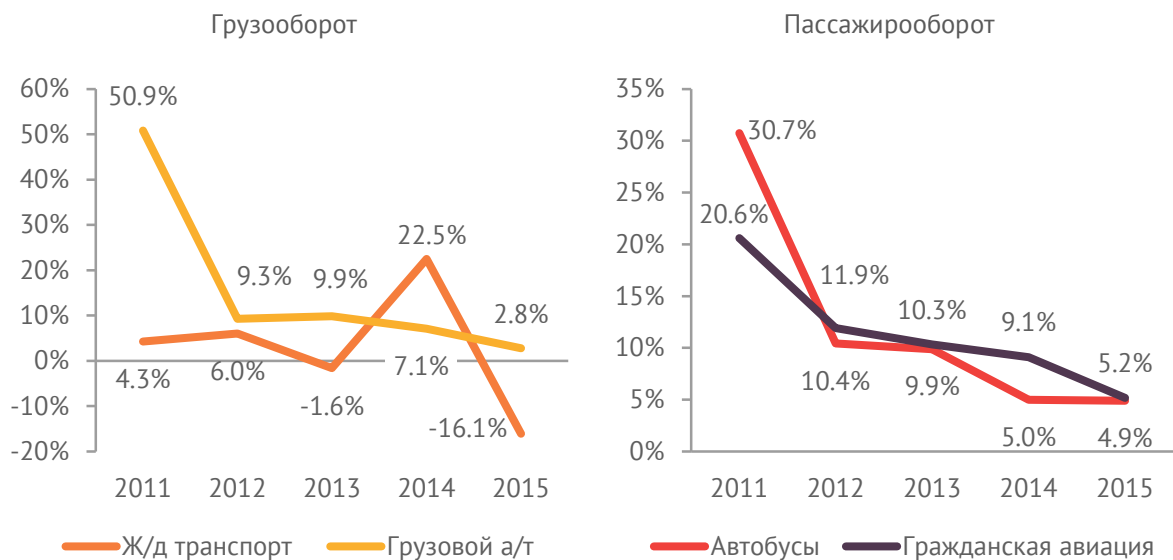


Наряду с этим в 2015 г. произошло обвальное падение грузооборота железнодорожного транспорта – более чем на 16%. Кроме того, начиная с 2011 г. наблюдалась ярко выраженная тенденция к замедлению темпов роста грузооборота и пассажирооборота автомобильного транспорта, пассажирооборота гражданской авиации (см. Рис. 1.6).

Рис. 1.6

Динамика грузооборота и пассажирооборота основных видов транспорта в РК в 2011-2015 гг.

Источник: Комитет по статистике РК



Именно в выявленной динамике экономических показателей следует искать объяснение тенденциям в изменении спроса на основные светлые нефтепродукты на рынке Казахстана в последние годы. Так, снижение

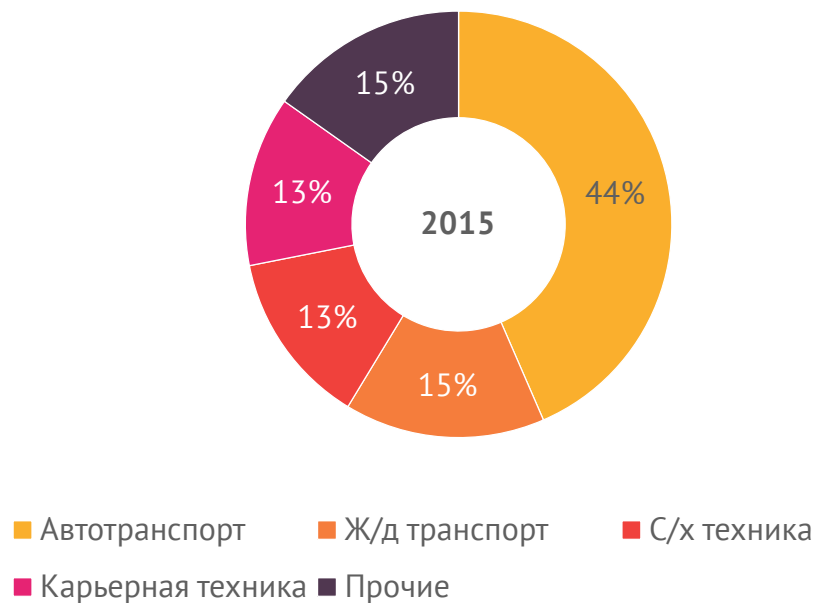
темпов роста потребности в автомобильном бензине в 2011-2015 гг. стало следствием, в первую очередь, замедления роста реальных доходов населения, которое в свою очередь повлекло за собой снижение темпов роста численности парка легковых и легких коммерческих автомобилей, а также интенсивности их эксплуатации.

Отсутствие выраженной тенденции в динамике спроса на дизельное топливо в Республике Казахстан в 2011-2015 гг. объясняется тем обстоятельством, что ее формируют различные группы потребителей, спрос на топливо со стороны которых может меняться разнонаправленно. Так, кроме автомобильного транспорта, на долю которого приходится около 44% совокупного спроса на дизтопливо, крупными потребителями являются железнодорожный транспорт, сельскохозяйственная и карьерная техника (см. Рис. 1.7).

Рис. 1.7

Структура спроса на дизтопливо по основным группам¹ потребителей в РК в 2015 г.

Источник: ИГ «Петромаркет»



В 2014 г. несмотря на сокращение потребности в дизтопливе карьерной техники и замедление роста спроса со стороны сельскохозяйственной техники, вызванных снижением производства в горнодобывающей отрасли и замедлением сельхозпроизводства соответственно, совокупная потребность в продукте в республике увеличилась даже больше, чем в 2013 г. – на 5.8%. Причиной этого стал резкий рост грузооборота железнодорожного транспорта, а также увеличение (по сравнению с 2013 г.) темпов роста объема строительных работ, что ощутимо подтолкнуло

¹ К прочим потребителям дизтоплива относятся в основном строительная техника и водный транспорт.

вверх спрос на дизтопливо со стороны соответствующих групп потребителей. В 2015 году ситуация была совершенно иной: существенное сокращение спроса (почти на 8%) было связано с одновременным падением производства в горнодобывающей промышленности и снижением грузооборота железнодорожного транспорта.

Определяющим фактором непрерывного снижения темпов роста спроса на авиационный керосин в Казахстане в 2011-2015 г. послужило замедление роста пассажирооборота гражданской авиации, которое, в свою очередь, объясняется в основном замедлением роста благосостояния населения.

1.2. Прогноз спроса на период до 2030 г.: инерционный сценарий

С целью подготовки прогноза спроса на основные светлые нефтепродукты был сформирован сценарий социально-экономического развития Республики Казахстан на период до 2030 г.

Этот сценарий предполагает, что наметившееся в ретроспективе падение темпов роста казахстанского ВВП продолжится и в 2016 г. Причинами этого станут неблагоприятные внешнеэкономические факторы (низкие мировые цены на нефть, продолжение экономического спада в России и дальнейшее снижение темпов экономического роста в Китае – странах, являющихся ключевыми торговыми партнерами Казахстана), а также продолжающееся в РК падение добычи полезных ископаемых.

В качестве прогнозных темпов роста ВВП, производства в отдельных секторах экономики Казахстана, а также благосостояния населения на 2016 г. были использованы данные официальной статистики за январь-март 2016 г. Согласно этим данным, падение ВВП и реальных денежных доходов населения в январе-марте 2016 г. относительно аналогичного периода прошлого года составило 0.2% и 0.3% соответственно. Более существенный спад наблюдался в отраслях торговли и горнодобывающей промышленности. По предварительным оценкам оборот розничной торговли сократился на 1.3%, добыча железной руды – на 28.7%, добыча угля – на 8.5%. Также зафиксировано примерно двухпроцентное сокращение грузооборота автомобильного и железнодорожного транспорта, тогда как динамика пассажирооборота воздушного и автомобильного транспорта была положительной. Из важных с точки зрения потребления нефтяных топлив отраслей, производство в которых в январе-марте 2016 г. выросло, можно выделить сельское хозяйство (+2.6%) и строительство (+6.3%).

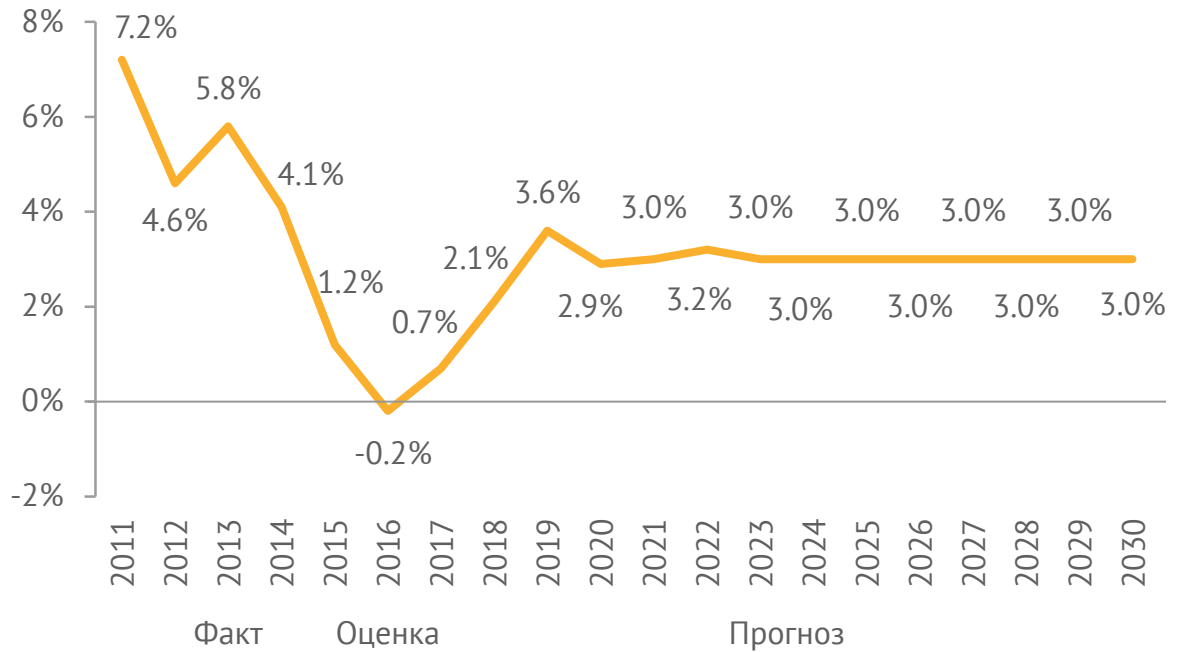
В дальнейшем, по мере реализации целого ряда принятых в стране программ структурных и институциональных реформ в поддержку малого и среднего бизнеса, привлечения инвестиций, упрощения доступа к

кредитованию, перехода в долгосрочной перспективе к более диверсифицированной экономике, Казахстан сможет выйти на темпы экономического роста около 3% в год (см. Рис. 1.8). Именно эти темпы обозначены в качестве потенциально достижимых в последнем официальном прогнозе Министерства национальной экономики Республики Казахстан (см. ниже).

Рис. 1.8

Темпы прироста реального ВВП в РК в 2011-2030 гг.

Источник: Комитет по статистике РК, ИГ «Петромаркет»



В качестве основы нашего макроэкономического сценария на среднесрочную перспективу (2017-2018 гг.) был использован прогноз Всемирного банка (ВБ), опубликованный осенью 2015 г. в докладе «Казахстан: адаптация к низким ценам на нефть; трудные времена впереди». В этом докладе предполагалось, что минимум в темпах роста ВВП РК придется на 2015 г. (+0.9%), после чего произойдет перелом тенденции. В 2016-2017 гг. будет наблюдаться ускорение роста экономики – более интенсивное в базовом сценарии и более спокойное в пессимистическом.

Как было указано выше, динамика экономики РК в первые месяцы 2016 г. заставляет предполагать, что «дно» в темпах роста ВВП будет более глубоким, чем в прогнозе ВБ. В нашем сценарии предполагается, что оно будет достигнуто в 2016 г. и только после этого можно ожидать постепенного восстановления экономического роста. В качестве соответствующих темпов прироста были использованы сдвинутые на год прогнозные показатели из пессимистического сценария ВБ: +0.7% и +2.1% на 2016 и 2017 гг. перешли на 2017 и 2018 гг. соответственно.

При оценке темпов экономического роста в долгосрочной перспективе был использован прогноз социально-экономического развития Республики Казахстан на 2016-2020 гг., опубликованный в ноябре 2015 г. на официальном сайте Министерства национальной экономики Республики Казахстан. Согласно этому прогнозу уже в 2016 г. экономика Казахстана должна была бы вырасти на 2.1%, а в последующие 4 года годовые темпы роста должны были бы находиться в пределах 2.9 -3.6%. Так как в нашем сценарии прирост ВВП в 2.1% ожидается только в 2018 г., правительственные прогнозы ускоренного экономического роста были сдвинуты с 2017-2020 гг. на период 2019-2022 гг.

И, наконец, начиная с 2023 г. и до конца прогнозного периода наш сценарий предполагал, что ВВП Республики будет расти на 3% в год. Этот уровень соответствует среднему темпу роста экономики в 5-летнем прогнозе Правительства РК².

Здесь следует отметить, что если исходить из представленного здесь сценария развития экономики Казахстана, то темпы роста ВВП страны в прогножном периоде будут ощутимо ниже тех, что наблюдались в прошлом вплоть до 2015 г. В рамках такого сценария следует ожидать в перспективе гораздо более низких, чем в ретроспективе темпов роста производства в основных отраслях экономики и благосостояния населения. А это, в свою очередь, предопределяет более скромную, по сравнению с наблюдавшейся в ретроспективном периоде, динамику спроса на светлые нефтепродукты (см. Рис. 1.9).

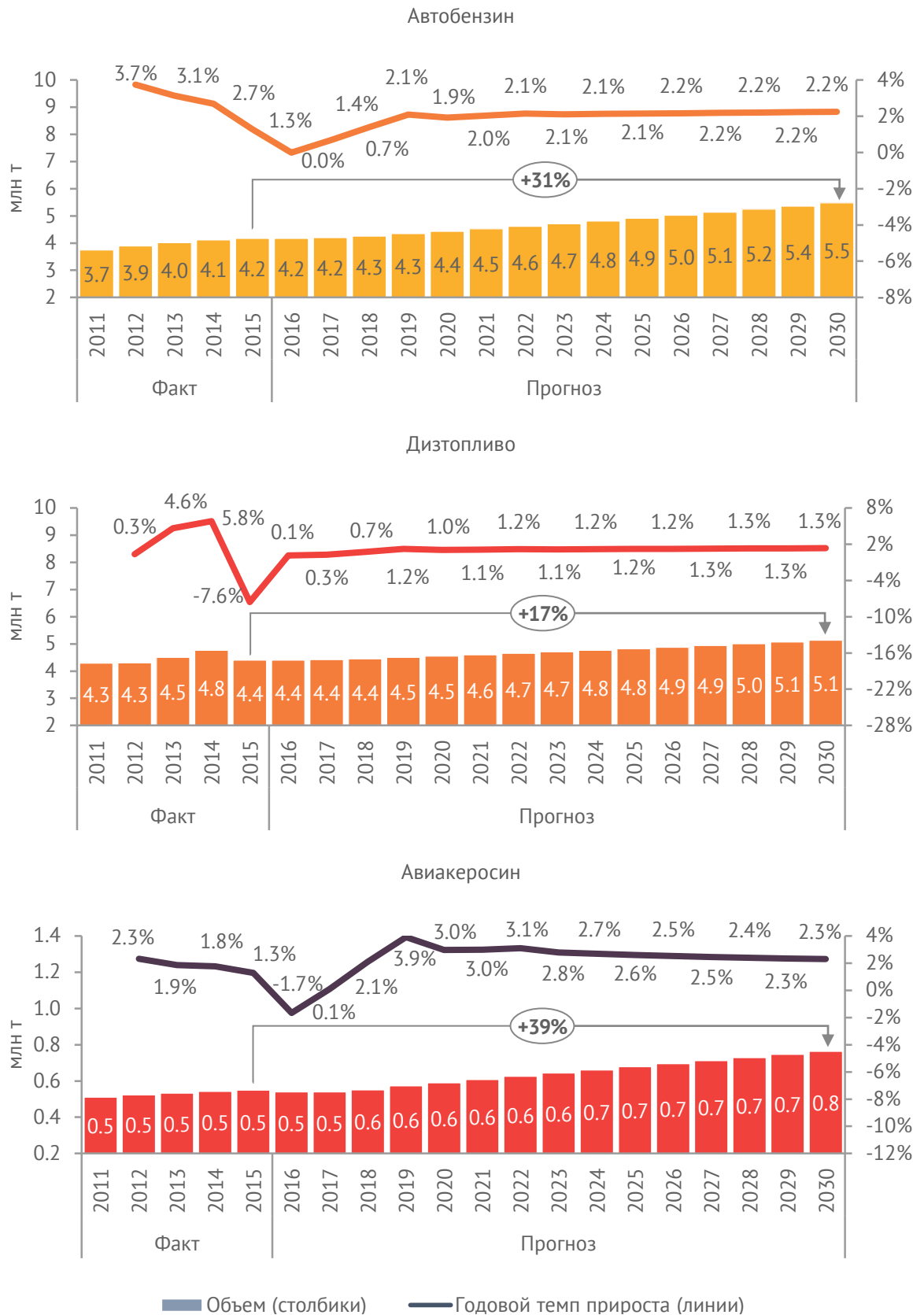
В 2016 г. в Республике Казахстан ожидается стабилизация спроса на автобензин: падение реальных доходов населения (-0.3%) будет служить ограничителем роста численности легковых автомобилей и негативно отразится на пробегах, что вместе с некоторым сокращением удельных расходов топлива даст нулевой прирост потребности в продукте. В дальнейшем, по прогнозу ИГ «Петромаркет», низкие темпы роста реальных доходов населения будут препятствовать быстрому повышению уровня автомобилизации населения. Ожидается, что в прогножном периоде этот показатель будет расти слабыми затухающими темпами в диапазоне 1-2.2%. Медленное повышение доходов населения будет также сдерживать рост интенсивности эксплуатации автомобилей, а неизбежное снижение средних удельных расходов топлива будет постоянно действующим негативным фактором спроса на автобензин. Тем не менее, к 2030 г. спрос на автобензин увеличится на 31.4% (или на 1.31 млн т) относительно 2015 г.

² Помимо общего макроэкономического прогноза еще одним элементом сценарных условий выступал прогноз численности населения Республики. Основой для него послужил демографический прогноз, подготовленный Министерством экономики и бюджетного планирования Республики Казахстан в 2014 г.

Рис. 1.9

Прогноз спроса на автобензин, дизтопливо и авиакеросин в РК до 2030 г.

Источник: ИГ «Петромаркет»



На рынке дизтоплива в 2016 г. следует ожидать стабилизации спроса. Падение спроса на дизтопливо со стороны карьерной техники и железнодорожного транспорта, вызванное сокращением производства в горнодобывающей промышленности на 1.3% и снижением грузооборота железнодорожного транспорта на 2.1%, будет компенсировано ростом потребности в продукте строительной и сельскохозяйственной техники. Динамику спроса на дизтопливо в последующие годы прогнозного периода можно охарактеризовать, как медленный восстановительный рост после падения в 2015 г. Потребность в продукте достигнет уровня 2014 г. лишь в 2024 г., а к 2030 г. превысит его всего на 0.37 млн т, или на 8%. Основными драйверами роста спроса на дизтопливо будут потребности все тех же отраслей сельского хозяйства и строительства. По официальному прогнозу правительства РК, именно они будут поддерживать экономический рост в республике благодаря реализации Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 гг. и Программы по развитию агропромышленного комплекса «Агробизнес – 2020». В долгосрочной перспективе отрицательное воздействие на спрос на дизельное топливо будет оказывать снижение энергоемкости основных потребляющих продукт отраслей. В частности на железнодорожном транспорте, где в действующем подвижном составе в настоящее время высока доля устаревших и изношенных тепловозов, в течение ближайших 15 лет ожидается снижение удельного потребления топлива почти на 12%.

Динамика спроса на авиакеросин в прогножном периоде будет определяться в основном изменениями пассажирооборота воздушного транспорта. Ожидаемое замедление темпов роста доходов населения будет тормозить увеличение спроса на услуги гражданской авиации. В результате пассажирооборот в 2016-2030 гг. будет расти со средним темпом чуть менее 4% против среднего значения в 11% в 2011-2015 гг. Кроме того, отрицательное влияние на спрос будут оказывать обновление парка, увеличение уровня занятости пассажирских кресел воздушных судов и оптимизация маршрутной сети казахстанских авиакомпаний. В 2016 г. ожидается даже, что отрицательное влияние перечисленных факторов перекроет слабый положительный эффект от роста пассажирооборота (который в 2016 г. вырастет всего на 1.4%), что приведет к падению потребности в продукте на 1.7%. Тем не менее, к концу прогнозного периода спрос на авиакеросин в Республике вырастет на 39.1% по отношению к 2015 г до 760 тыс. т.

2. ДЕЙСТВУЮЩИЕ НПЗ РК: ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

2.1. Нефтепереработка Казахстана в 2015 г.

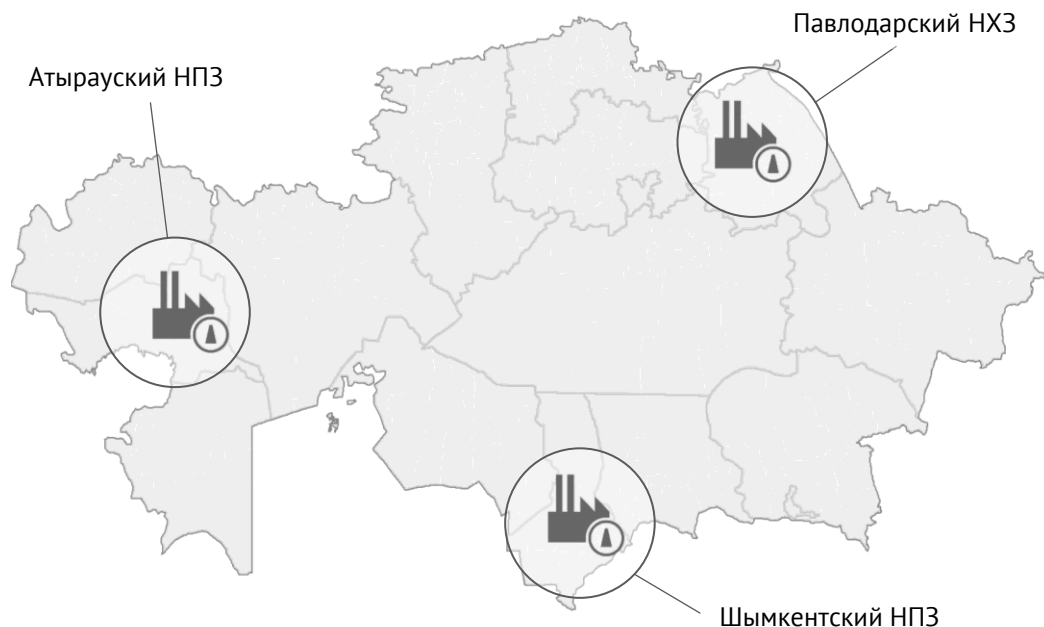
Нефтеперерабатывающая отрасль Казахстана представлена главным образом тремя крупными предприятиями – Павлодарским нефтехимическим заводом (ПНХЗ), Атырауским нефтеперерабатывающим заводом (АНПЗ) и Шымкентским нефтеперерабатывающим заводом (ПетроКазахстан Ойл Продактс, ПКОП) (Рис. 2.1).

Их суммарная производственная мощность позволяет перерабатывать примерно 16.25 млн т нефти в год. Кроме них на территории Республики Казахстан функционируют несколько мини-НПЗ, которые способны перерабатывать около 1 млн т нефтяного сырья в год и выпускать в незначительных объемах товарные нефтепродукты и полупродукты.

Рис. 2.1

Размещение основных НПЗ в РК

Источник: ИГ «ПетроМаркет»



АНПЗ на 99.53%, а ПНХЗ на 100% принадлежат акционерному обществу «КазМунайГаз – Переработка и маркетинг» – дочерней структуре Национальной компании «КазМунайГаз». Управление ПКОП осуществляется на паритетной основе АО «КазМунайГаз – ПМ» и Китайской Национальной Нефтяной Корпорацией CNPC.

Загрузка этих заводов сырьем в 2015 г. составила 14.17 млн т, или 87% их совокупной мощности. Прочие НПЗ Казахстана в 2015 г. переработали

еще 0.84 млн т. Данные по переработке сырья и выпуску основных нефтепродуктов в РК в 2011-2015 гг. приведены в Табл. 2.1.

Табл. 2.1

Переработка нефти и выпуск основных нефтепродуктов в РК в 2011-2015 гг.

Источник: анализ ИГ «Петромаркет» на основе данных АО «ИАЦ НГ»

	2011	2012	2013	2014	2015
Переработка нефти	15 050.2	15 094.0	15 272.3	16 329.9	15 007.7
Светлые нефтепродукты, выход на нефть	48.6%	50.0%	48.2%	47.4%	47.8%
Автобензин	2 785.7	2 879.9	2 734.6	3 008.6	2 860.4
Дизтопливо	4 135.6	1 548.4	1 883.6	1 839.9	1 701.6
Авиакеросин	387.1	421.1	415.2	415.1	307.7
Темные нефтепродукты, выход на нефть	35.8%	36.2%	36.6%	33.4%	35.4%
ВГО	1 047.6	1 548.4	1 883.6	1 839.9	1 701.6
Мазут	4 343.0	3 911.3	3 699.5	3 616.2	3 609.0

Соотношение мощностей первичной и вторичной переработки нефти на трех крупнейших заводах Казахстана приведены ниже (Рис. 2.2).

Из представленных в Табл. 2.1 и на Рис. 2.2 данных становится понятно, что нефтепереработку Казахстана характеризует недостаток мощностей углубляющих процессов. Например, в 2015 г. потенциальный объем сырья для углубляющих процессов можно оценить в 6.5 млн т³. При этом суммарная мощность установок, которые могли это сырье переработать, составила только 2.57 млн т⁴. Следствием этого дисбаланса является высокий выход темных нефтепродуктов (мазута и ВГО) при недостатке светлых.

Другой важной проблемой отрасли является тот факт, что уровень и структура облагораживающих процессов не позволяет добиться качества моторных топлив, отвечающего современным требованиям. Львиная доля выпускаемых в Казахстане топлив соответствует экологическому классу К2. При этом Техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 013/2011 «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и

³ Суммарная оценка ресурсов мазута и/или ВГО и гудрона основана на статистике переработки нефти и производства темных нефтепродуктов в Казахстане 2011-2015 гг.

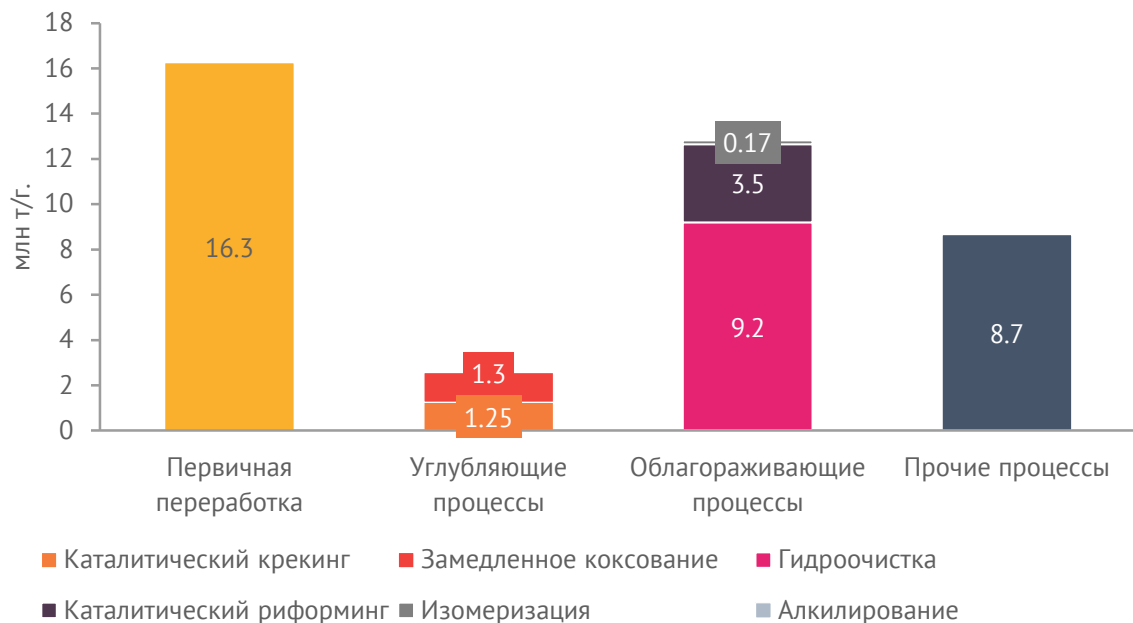
⁴ В эту цифру входят установка каталитического крекинга мощностью 1.25 млн т/г. на ПНХЗ и установки коксования на АНПЗ и ПНХЗ мощностью 0.72 и 0.60 млн т/г. соответственно.

мазуту» (далее – ТР ТС) в редакции от 23 июня 2014 г. было предусмотрено введение запрета на выпуск в обращение на территории Казахстана топлива с качеством ниже К4 уже в 2016 г. Однако из-за неготовности отрасли к выпуску топлив высоких экологических классов в декабре 2015 г. требования ТР ТС были скорректированы. В новой редакции запрет обращения топлив К2 и К3 на территории страны начнет действовать с 1 января 2018 г.

Рис. 2.2

Мощности установок первичной и вторичной переработки нефти на 3-х крупнейших НПЗ РК по состоянию на 1 мая 2016 г.⁵

Источник: ИГ «Петромаркет»



Решить описанные проблемы призвана программа модернизации НПЗ, начатая в Казахстане в 2009 г. В настоящее время выполнение программы идет полным ходом.

2.2. Планы модернизации действующих НПЗ и ее влияние на выпуск светлых нефтепродуктов в РК

К 1 мая 2016 г. некоторые проекты из запланированных в программе модернизации уже завершены.

В первую очередь это Комплекс производства ароматики (КПА) мощностью 1 млн т/г.⁶ на АНПЗ. Предусмотрены топливный и нефтехимический варианты функционирования комплекса. При топливном варианте на КПА в год будет производиться до 830 тыс. т

⁵ Мощность углубляющих процессов дана без учета мощностей висбрекинга, который отнесен к прочим процессам.

⁶ Мощность комплекса дана по мощности установки каталитического риформинга.

компонента высокооктанового бензина. При нефтехимическом варианте основной продукцией комплекса будут бензол (объем выпуска – 130 тыс. т/г.) и параксилол (объем выпуска – 500 тыс. т/г.) – ценное сырье для дальнейших нефтехимических переделов. Производство же компонента автобензина составит лишь 140 тыс. т/г.

Кроме того, к настоящему моменту на ПКОП проведена реконструкция установки гидроочистки дизельного топлива с увеличением мощности до 1.5 млн т/г. и введена установка производства серы мощностью 4 тыс. т/г.

Основные же проекты Программы модернизации в настоящее время находятся на стадии реализации. Это комплекс глубокой переработки нефти на АНПЗ, комплекс каталитического крекинга на ПКОП, установки изомеризации легкой нефти на всех трех заводах. Также программой предусмотрено увеличение мощностей первичной переработки, реконструкция ряда установок облагораживающих процессов с целью перехода НПЗ Казахстана на производство моторных топлив экологических классов К4 и К5, реконструкция установок коксования с увеличением мощности.

Завершение модернизации АНПЗ ожидается в 2016 г., ПНХЗ и ПКОП – в 2017 г. Предполагается, что промышленная эксплуатация установок начнется в следующем году после года ввода. Таким образом, в 2018 г. результаты модернизации проявятся в полном объеме. На Рис. 2.3 можно увидеть, как изменится соотношение мощностей первичной переработки нефти и вторичных процессов после полного завершения программы.

Рис. 2.3

Изменение мощностей установок первичной и вторичной переработки нефти на 3-х крупнейших НПЗ РК по результатам их модернизации

Источник: ИГ «Петромаркет»



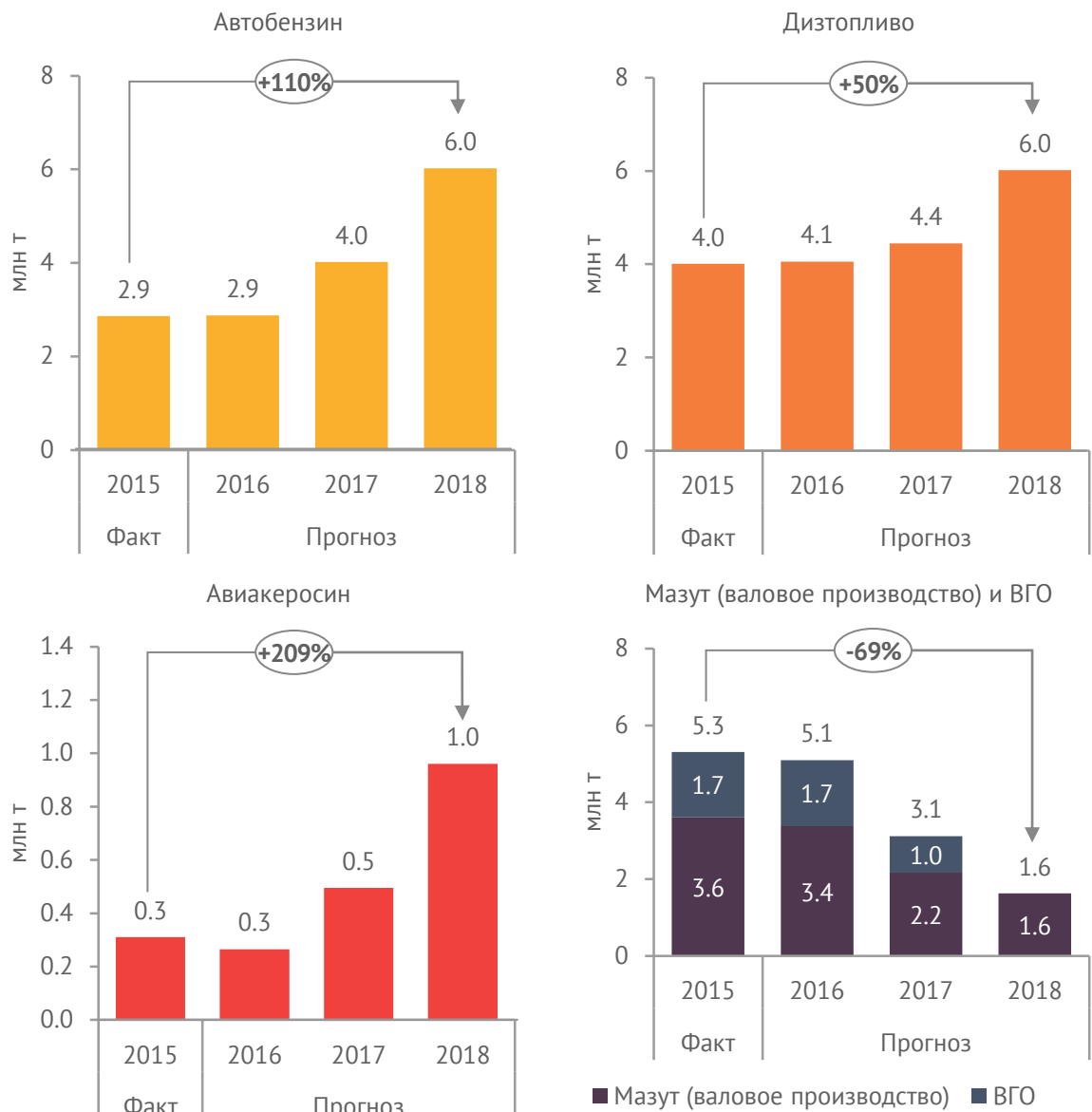
Так, мощность первичной переработки нефти вырастет на 14%, суммарная мощность углубляющих процессов – более чем в 3 раза. На всех трех НПЗ будут функционировать комплексы по переработке темных нефтепродуктов с выработкой дополнительных объемов светлых. Мощности облагораживающих процессов вырастут почти в 2 раза.

Если загрузка модернизированных НПЗ сырьем будет составлять 100% установленной мощности, выпуск автомобильных бензинов в Казахстане к 2018 г. увеличится в 2.1 раза (при работе КПА на АНПЗ по нефтехимическому варианту), дизельного топлива – в 1.5 раза, авиационного керосина – в 3.1 раза. Суммарное производство топочного мазута и ВГО снизится почти на 70% (см. Рис. 2.4). Выход светлых нефтепродуктов на нефть составит 67%, а выход мазута уменьшится до 8%.

Рис. 2.4

Производство нефтепродуктов в РК в 2015-2018 гг.

Источник: ИГ «Петромаркет»



Такой рост производства светлых нефтепродуктов на казахстанских НПЗ после их модернизации без сомнения выглядит внушительно. Но даже в этом случае остаются некоторые резервы роста производства автобензина и дизтоплива.

Наиболее очевидный резерв – использование топливного варианта работы КПА на АНПЗ. Это может дать дополнительно 690 тыс. т/г. автомобильного бензина.

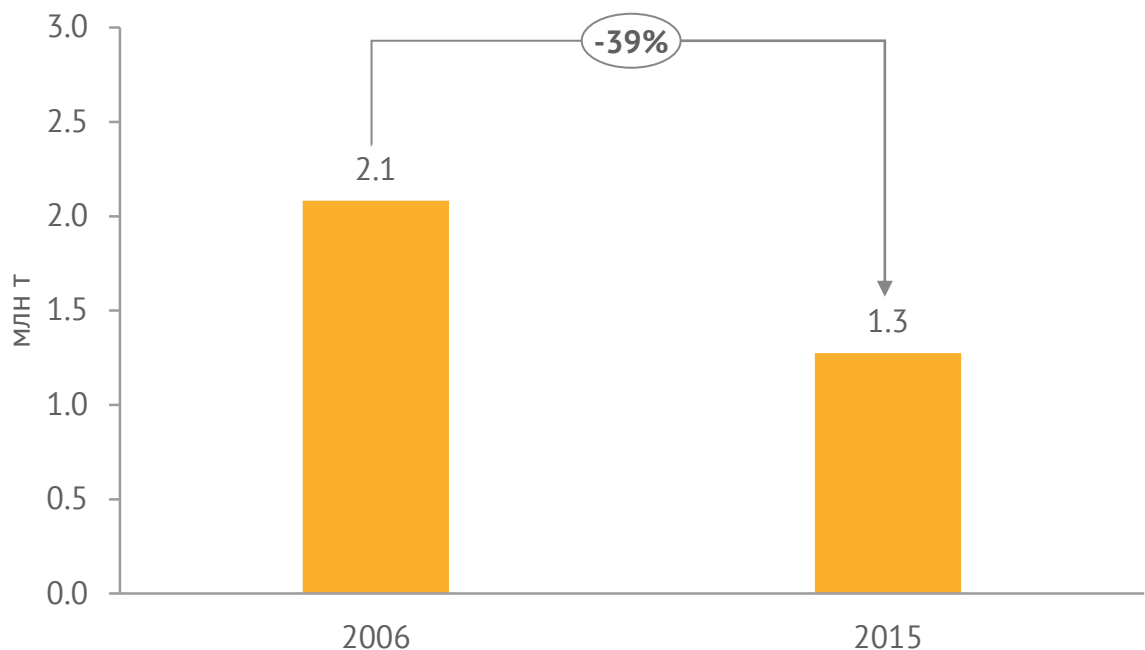
Дополнительные объемы также может дать переработка в светлые нефтепродукты тех небольших объемов мазута, которые останутся в продуктовой корзине НПЗ. Этот вариант не столь очевиден, как предыдущий, и возможность его осуществления зависит в т.ч. от соотношения спроса и предложения мазута на внутреннем рынке Казахстана.

Согласно оценкам, представленным на Рис. 2.4, после модернизации НПЗ выпуск топочного мазута в стране существенно снизится и составит 1.6 млн т/г. Но даже этого объема будет достаточно для удовлетворения внутреннего спроса на мазут, который в прогнозном периоде продолжит падение, наблюдавшееся в последнее десятилетие (см. Рис. 2.5). Если учесть, что спрос на продукт на внутреннем рынке Казахстана в 2015 г. составил около 1.3 млн т, то после модернизации НПЗ избыток мазута, наблюдавшийся в ретроспективном периоде, сохранится. Мало того, по мере падения спроса на мазут этот избыток будет нарастать.

Рис. 2.5

Спрос на топочный мазут в РК в 2006-2015 гг.

Источник: ИГ «Петромаркет»



В какой-то момент соотношение между спросом и предложением на рынке мазута сделает оправданным строительство на НПЗ РК

дополнительной установки по переработке темных нефтепродуктов в светлые. Нам представляется, что поскольку планируемые мощности по переработке ВГО полностью соответствуют объему доступного ресурса, наиболее очевидное решение – увеличение мощностей установок замедленного коксования, сырьем для которых является гудрон⁷.

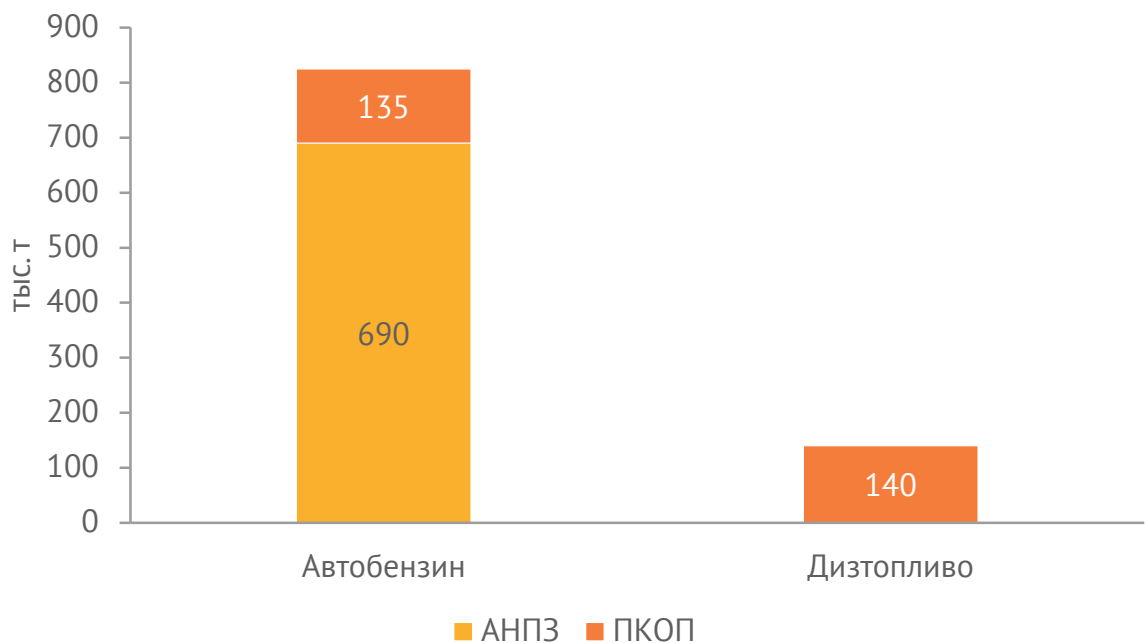
Если учесть, что в составе двух НПЗ из трех – АНПЗ и ПНХЗ – уже есть установки замедленного коксования (УЗК), то гипотетическим вариантом здесь могло бы стать строительство аналогичной установки на ПКОП. По нашим оценкам ввод на заводе УЗК мощностью 500 тыс. т/г. позволило бы практически обнулить производство мазута (выпуск которого после завершения действующей программы модернизации составит около 560 тыс. т/г.) и увеличить выпуск дизельного топлива и автобензина на 140 и 135 тыс. т/г. соответственно.

Таким образом, при необходимости изменение режима работы установок АНПЗ и «домодернизация» ПКОП позволят увеличить выпуск автомобильного бензина и дизельного топлива в стране на 825 и 140 тыс. т/г. соответственно (см. Рис. 2.6).

Рис. 2.6

Резервы увеличения производства светлых нефтепродуктов в РК, остающиеся после завершения модернизации основных НПЗ

Источник: ИГ «Петромаркет»



⁷ Без сомнения эта лишь идея, которая требует дополнительного исследования и проработки (в том числе, техническими консультантами).

3. БАЛАНС СПРОСА И ПРЕДЛОЖЕНИЯ СВЕТЛЫХ НЕФТЕПРОДУКТОВ В СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВАХ

Раздел посвящен анализу потенциальных внешних рынков сбыта светлых нефтепродуктов – автобензина, газойлевых топлив⁸ и авиакеросина – производимых на НПЗ Республики Казахстан. В качестве таковых рассматриваются рынки нефтепродуктов десяти государств, которые имеют или общую сухопутную границу с РК, или выход к Каспийскому морю⁹. Эти государства могут быть условно разбиты на две группы:

- «нетто-экспортеры» светлых нефтепродуктов – Россия, Туркменистан, Азербайджан, Иран, Китай, которые:
 - обладают развитой нефтедобывающей и/или нефтеперерабатывающей промышленностью и потому способны полностью обеспечить потребности внутреннего рынка в нефтепродуктах за счет собственного производства;
 - имеют либо положительное, либо примерно нулевое, либо (в отдельных случаях) относительно небольшое отрицательное сальдо¹⁰ внешней торговли светлыми нефтепродуктами.
- «нетто-импортеры» светлых нефтепродуктов – Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Монголия, Афганистан, в которых:
 - нефтеперерабатывающая промышленность либо отсутствует, либо испытывает принципиальные сложности в обеспечении сырьем;
 - наблюдается отрицательное сальдо внешней торговли светлыми нефтепродуктами.

⁸ К категории газойлевых топлив (ГТ) в настоящем разделе относятся дизельное топливо (ДТ), судовое маловязкое топливо (СМТ) и печное топливо (ПТ). Объединение указанных топлив в одну группу объясняется тем, что фактически часть спроса на ДТ удовлетворяется за счет других видов ГТ и наоборот.

⁹ К потенциальным рынкам сбыта также отнесен Афганистан, которой не имеет ни общей сухопутной границы с Республикой Казахстан, ни выхода к Каспийскому морю. Тем не менее, представляется, что без упоминания о таком крупном и важном рынке центрально-азиатского региона, исследование было бы неполным.

¹⁰ В данном случае под «положительным сальдо» имеется в виду ситуация, когда экспорт превышает импорт, а под «отрицательным сальдо», соответственно, обратная ситуация.

3.1. Государства нетто-экспортеры светлых нефтепродуктов

Начнем с анализа рынков государств, условно отнесенных к группе «нетто-экспортеров». Помимо прочего, нас будет интересовать вопрос о том, сохранят ли рассматриваемые государства статус «нетто-экспортеров» в обозримом будущем.

3.1.1 Россия

3.1.1.1 Текущее состояние

Россия является одним из крупнейших в мире нефтедобывающих государств со среднегодовым уровнем добычи превышающим в последние годы 500 млн т (Рис. 3.1). В 2011-2015 гг. в среднем 55% добытой в России нефти (280 млн т) поступало на переработку на российские НПЗ, остальное – экспортировалось.

Рынки всех рассматриваемых светлых нефтепродуктов России являлись в 2011-2015 гг. профицитными (Рис. 3.1). Россия полностью обеспечивает потребности внутреннего рынка и является крупным экспортером светлых нефтепродуктов. Вплоть до 2015 г. для российской нефтепереработки был характерен тренд к росту совокупной мощности установок первичной перегонки нефти, объемов перерабатываемого сырья и экспорта нефтепродуктов из России. Так суммарный объем экспорта автобензина, газойлевых топлив и авиакеросина увеличился в 2011-2015 гг. на 25%, достигнув в 2015 г. уровня 55.7 млн т.

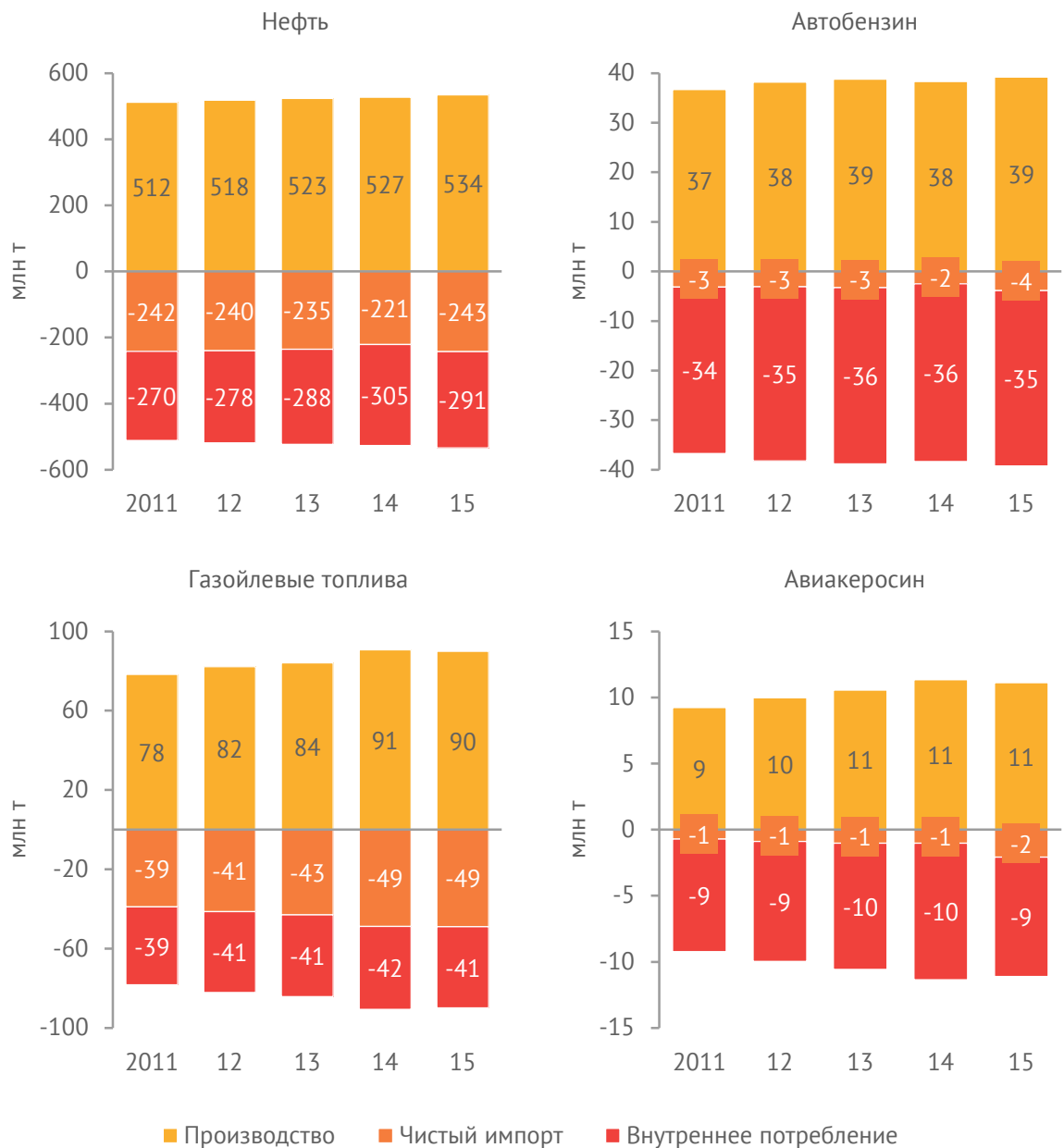
Основными направлениями экспорта российских нефтепродуктов являются рынки Северо-Западной Европы и европейского Средиземноморья. Часть нефтепродуктов вывозится на рынки центрально-азиатских стран – Казахстана, Киргизии, Таджикистана, Узбекистана, Афганистана, Монголии. Причем именно Россия является для указанных государств ключевым – иногда просто единственным – поставщиком нефтепродуктов.

Несмотря на то, что российская нефтепереработка является технологически отсталой отраслью и отличается невысокой глубиной переработки нефти (по состоянию на 2014 г. глубина переработки нефти в России составляла всего лишь 71%), все последние годы НПЗ в России оставались чрезвычайно конкурентоспособными на внешних рынках. Это стало возможным благодаря специфической системе таможенно-тарифного регулирования нефтяного рынка, существующей в России начиная с августа 2004 г. С этого времени отрасль функционирует в тепличных условиях косвенного субсидирования ее государством. Источником субсидий служит нефтяная природная рента, часть которой непосредственно присваивается нефтепереработкой благодаря разнице в ставках экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты.

Рис. 3.1

Балансы спроса и предложение на рынках нефти и светлых нефтепродуктов России в 2011-2015 гг.

Источник: ИГ «Петромаркет»



При этом размер субсидии в соответствии с формулами, применяемыми для исчисления ставок пошлин, находится в прямой зависимости от цены на российскую нефть на внешних рынках. Коэффициенты в этих формулах за последние 5 лет претерпели некоторые изменения в результате ряда налоговых реформ («налоговых маневров»), направленных каждый раз на сокращение рентного субсидирования нефтепереработки.

Тем не менее, если не размер, то характер субсидирования до сих пор остается неизменным. Благодаря этому субсидированию даже наиболее технологически отсталые российские НПЗ, которые в отсутствие субсидий,

несомненно, оказались бы убыточными, до последнего времени были способны генерировать высокие прибыли.

Падение цен на нефть, начавшееся в конце 2014 г., сократило размер пошлинной субсидии и сделало невыгодным неглубокую переработку сырья, следствием чего стало снижение объемов переработки нефти и экспорта нефтепродуктов в 2015 г. Тем не менее, профицитность балансов спроса и предложения основных нефтепродуктов в России сохранилась.

3.1.1.2 Перспективы

В настоящий момент российский регулятор исходит из того, что модернизация отсталых и не ориентированных на внутренний рынок НПЗ бессмысленна, поскольку в условиях отсутствия пошлинной субсидии даже она не сделает их прибыльными (хотя, справедливости ради, нужно отметить, что такое видение не имеет под собой достаточных оснований¹¹).

Основываясь на этом видении, государство нацелено на стимулирование максимальной локализации отрасли – закрытие большинства экспортно-ориентированных НПЗ при радикальном сокращении экспорта так называемых «хвостов» – превосходящих потребности внутреннего рынка объемов нефтепродуктов, главным образом мазута и дизельного топлива. Сокращение «хвостового» экспорта должно было произойти в результате модернизации предприятий, являющихся ключевыми для обеспечения нефтепродуктами внутреннего рынка, при одновременном снижении ими объемов переработки нефти.

Иными словами, государство стремится создать такую структуру мощностей нефтеперерабатывающей промышленности и добиться такого уровня их загрузки, которые позволили бы предельно сократить экспорт нефтепродуктов и при этом полностью удовлетворить потребности в них внутреннего рынка. Руководствуясь этими соображениями, государство последовательно реформирует систему экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты в направлении свертывания практики субсидирования нефтепереработки.

Сигналы, которые подает государство российским нефтяным компаниям, не могли не сказаться на планах развития принадлежащих им НПЗ. На сегодняшний день эти планы таковы, что после их полной реализации и отмены экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты, которая рано или поздно произойдет, переработка нефти на части НПЗ станет убыточной, и они либо закроются, либо снизят объем переработки нефти. Первый сценарий коснется большинства экспортно-ориентированных НПЗ, владельцы которых фактически не настроены на их полноценное

¹¹ См. недавно выпущенное исследование ИГ «Петромаркет» «Отсталые российские НПЗ: закрыть или модернизировать?», доступное по ссылке: http://www.petromarket.ru/?r=public_06.

развитие. Второй – большинства НПЗ, ориентированных на экспорт «хвостов». Это приведет к существенному сокращению экспорта светлых нефтепродуктов – прежде всего, дизельного топлива. При этом пострадает экспорт в направлениях Северо-Западной Европы и европейского Средиземноморья, но никак не экспорт на рынки центрально-азиатских стран. Причина заключается в том, что те НПЗ, которые сейчас играют ключевую роль в экспорте нефтепродуктов в центрально-азиатском направлении – главным образом, Орский и Омский НПЗ, а также Ангарская НХК – реализуют в настоящий момент программы развития, которые позволят им даже в условиях отсутствия пошлинных субсидий оставаться прибыльными, не снижая объемов переработки нефти. Учитывая исторически сложившуюся и фактически ставшую стратегической ориентацию этих предприятий на центрально-азиатские рынки, нет оснований считать, что рынки Центральной Азии потеряют для них свою привлекательность.

3.1.2 Туркменистан

3.1.2.1 Текущее состояние

По объемам добычи нефти и производства нефтепродуктов Туркменистан является вторым после Казахстана государством в Центральной Азии.

В период с 2010 г. по 2013 гг.¹² добыча нефти в стране увеличилась на 20% и составила в 2013 г. 11.7 млн т, а нефтепереработка, напротив, продемонстрировала тенденцию к некоторому снижению (в среднем на 1.6% в год). Прирост добычи, таким образом, обеспечил заметное увеличение экспорта туркменской нефти (рост в 2010-2013 гг. в 1.8 раза, до 3.6 млн т).

Рынки всех основных нефтепродуктов Туркменистана в 2010-2013 гг. были профицитными (Рис. 3.2). Туркменистан не только полностью обеспечивает потребности внутреннего рынка, но и является заметным экспортером светлых нефтепродуктов на рынки соседних государств. Экспорт осуществляется как по суше (преимущественно железнодорожным транспортом в Афганистан и Узбекистан), так и морским транспортом – в направлении портов стран, имеющих выход к Каспийскому морю.

В последние годы в Туркменистане наметилась тенденция к незначительному росту внутреннего потребления¹³ светлых нефтепродуктов (суммарное потребление увеличилось с 2.9 в 2010 г. до 3.2 млн т в 2013 г.). На фоне некоторого снижения объемов переработки

¹² Сопоставимые данные о рынках нефти и нефтепродуктов Туркменистана (а также Азербайджана, Ирана и Китая) за 2014-2015 гг. в настоящее время нам недоступны. Поэтому рассматриваемый ретроспективный период вынужденно ограничен 2010-2013 г.

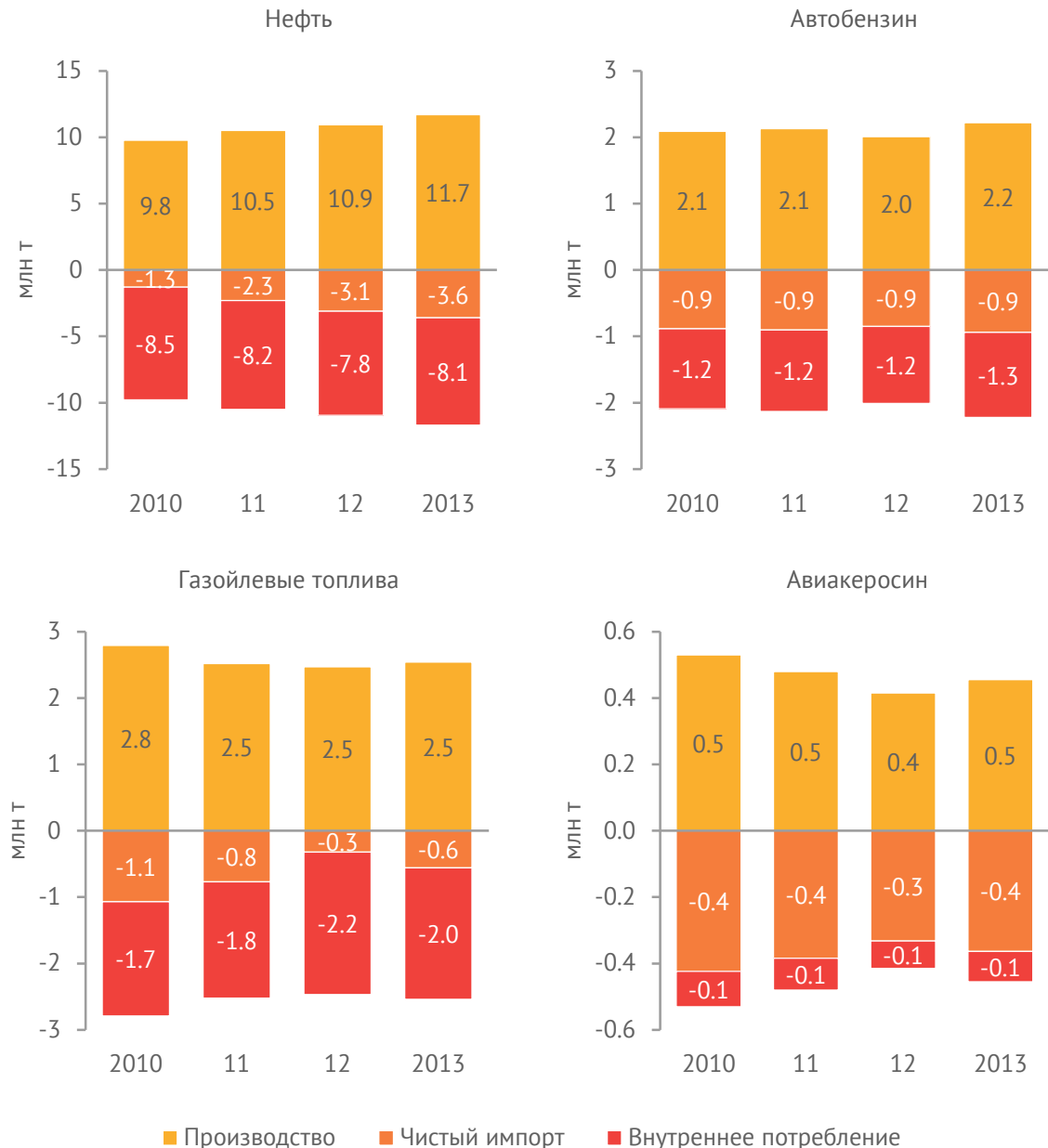
¹³ Необходимо отметить, что туркменский рынок светлых нефтепродуктов находится под полным контролем государства. Директивно устанавливаются розничные цены на моторные топлива, а также нормы бесплатного обеспечения нефтепродуктами владельцев автотранспортных средств

нефти и, соответственно, производства нефтепродуктов, это приводило к сокращению экспорта последних. Так суммарный экспорт автобензина, газойлей и авиакеросина сократился за 2010-2013 гг. более, чем на 20% до 1.9 млн т (снижение произошло, в основном, за счет падения экспорта газойлевых топлив, см. Рис. 3.2).

Рис. 3.2

Балансы спроса и предложение на рынках нефти и светлых нефтепродуктов Туркменистана в 2011-2013 гг.

Источник: Международное энергетическое агентство, ИГ «Петромаркет»



Нефтедобыча и нефтепереработка Туркменистана находятся в собственности государства. Управление отраслью осуществляет Министерство нефти и газа Туркменистана. Нефтепереработка представлена двумя НПЗ:

- Туркменбашинский комплекс нефтеперерабатывающих заводов (ТКНПЗ) – расположен на берегу Каспийского моря в г. Туркменбаши, мощность первичной переработки по состоянию на 1 мая 2016 г. – 7.5 млн т/г.¹⁴;
- Сейдинский НПЗ – расположен в континентальной части страны недалеко от границы с Узбекистаном, мощность первичной переработки по состоянию на 1 мая 2016 г. – 6 млн т/г.¹⁵

Основной объем нефтепродуктов в Туркменистане производится на ТКНПЗ. ТКНПЗ был серьезно модернизирован в течение 2000-х годов, и в настоящее время производит все виды светлых нефтепродуктов.

Сейдинский НПЗ не полностью загружается сырьем, а его переработка в настоящее время фактически сводится к первичной перегонке.

3.1.2.2 Перспективы

Туркменистан, обладающий собственными запасами нефтяного сырья и достаточными мощностями нефтепереработки, с высокой вероятностью сможет и впредь (по крайней мере, в обозримом будущем) полностью обеспечивать внутренние потребности в нефтепродуктах.

Более того, руководство страны уделяет особое внимание развитию нефтегазовой отрасли, являющейся для туркменской экономики ключевой. В настоящий момент в соответствии с Государственной программой развития нефтегазовой промышленности Туркменистана до 2030 г. осуществляется модернизация ТКНПЗ. Декларируемая цель – увеличение объемов переработки нефти на предприятии до 10.5 млн т/г. и глубины – до 95%. Если эти планы по развитию нефтепереработки будут реализованы, Туркменистан не только гарантированно будет обеспечен нефтепродуктами местного производства, но и, скорее всего, будет наращивать поставки произведенной продукции за рубеж.

3.1.3 Азербайджан

3.1.3.1 Текущее состояние

Азербайджанская Республика, наряду с другими рассматриваемыми здесь прикаспийскими государствами, обладает значительными запасами углеводородов и ведет активную добычу нефти. При этом уровень добычи в стране в последние годы неуклонно снижается: так в 2010-2013 гг. она падала в среднем на 5% в год, сократившись к 2013 г. до 45 млн т против 52 млн т в 2010 г. В среднем за период 85% годового объема добытой в

¹⁴ По имеющейся у нас информации по состоянию на 1 мая 2016 г. на ТКНПЗ готовится к вводу в промышленную эксплуатацию установка первичной переработки на 3 млн т сырья в год.

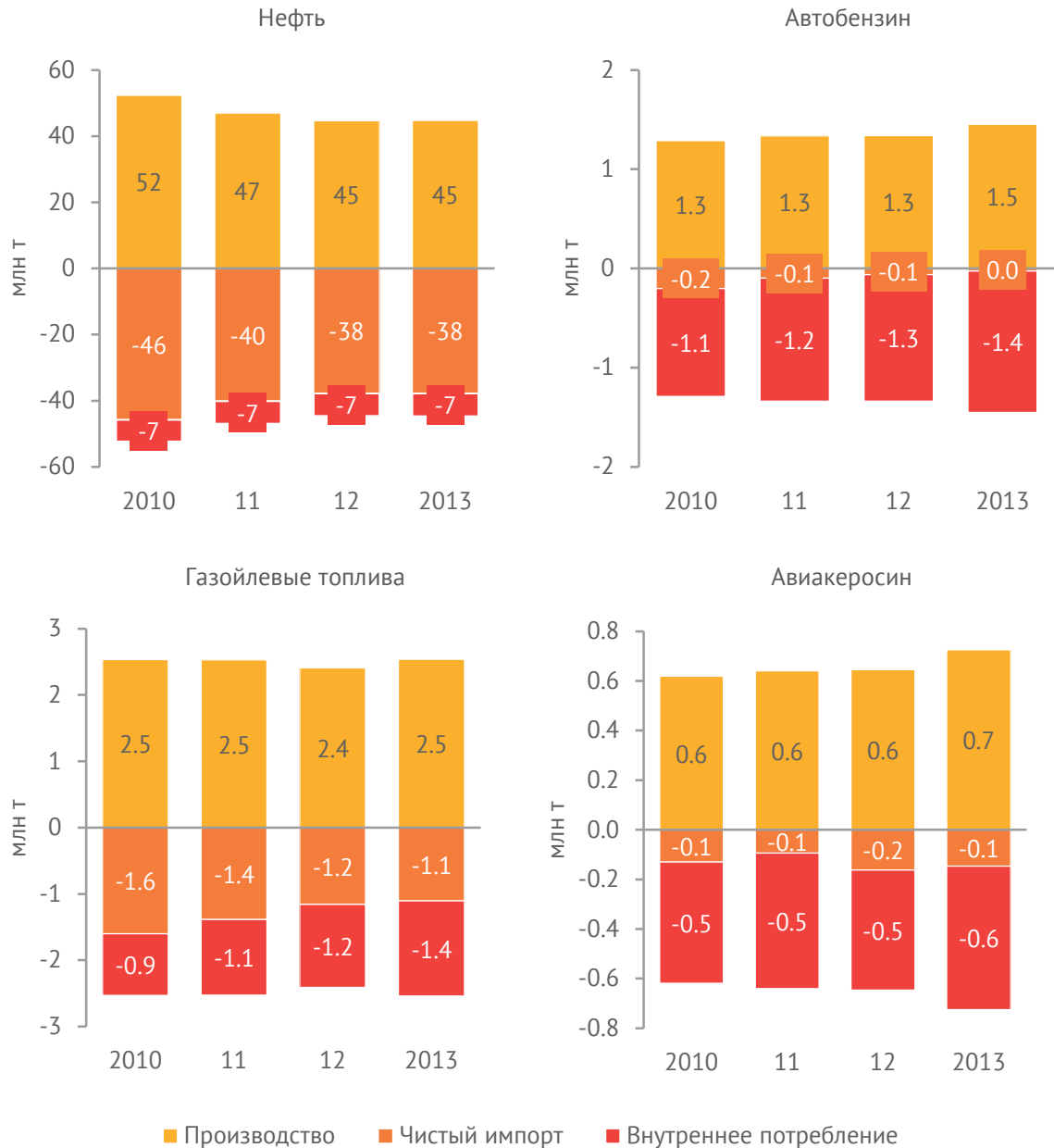
¹⁵ В данном случае указана проектная мощность НПЗ. Информация же о фактической мощности Сейдинского НПЗ является крайне противоречивой. Есть основания полагать, что установленная мощность завода в настоящее время составляет существенно меньше 6 млн т/г.

республике нефти поставлялось на экспорт (Рис. 3.3). Объем переработки нефти на местных НПЗ в 2010-2013 гг. сохранялся примерно на постоянном уровне, со слабо выраженной тенденцией к росту (в среднем на 2% в год).

Рис. 3.3

Балансы спроса и предложение на рынках нефти и светлых нефтепродуктов Азербайджана в 2011-2013 гг.

Источник: Государственный комитет статистики Азербайджанской Республики, Международное энергетическое агентство, ИГ «Петромаркет»



Рынки всех рассматриваемых светлых нефтепродуктов Азербайджана являлись в 2010-2013 гг. профицитными (Рис. 3.3). Внутренний спрос на газойли увеличился в рассматриваемом периоде в 1.5 раза, достигнув к 2013 г. уровня 1.4 млн т. На фоне стабильного уровня производства (в среднем 2.5 млн т/г.) это сопровождалось снижением экспорта из

республики (с 1.6 млн т в 2010, до 1.1 млн т в 2013 г.). Аналогичная динамика наблюдалась и на рынке автобензина – при относительно стабильном уровне производства и растущем внутреннем спросе экспорт на протяжении всего периода снижался (с 200 тыс. т в 2010 до 100 тыс. т в 2013 г.). В тоже время баланс азербайджанского рынка авиакеросина существенно не менялся, – динамика производства просто следовала за слабыми изменениями в спросе внутреннего рынка. Последний поглощал в среднем 78% произведенного в республике топлива, а остальной объем экспортировался.

Все производственные активы азербайджанской нефтепереработки принадлежат Государственной нефтяной компании Азербайджанской Республики (ГНКАР). В собственности компании находятся два предприятия, расположенные в столице Республики – г. Баку:

- Новобакинский НПЗ им. Алиева, мощность переработки по состоянию на 1 мая 2016 г. составляет 6 млн т/г.;
- Бакинский НПЗ (НПЗ «Азернефтяг»), мощность переработки по состоянию на 1 мая 2016 г. составляет 6 млн т/г.

Новобакинский НПЗ им. Г. Алиева способен перерабатывать все сорта азербайджанской нефти и производит все виды нефтепродуктов. В настоящее время НПЗ является фактически единственным поставщиком светлых нефтепродуктов на внутренний рынок Азербайджана.

НПЗ «Азернефтяг» в основном производит масла и полупродукты для загрузки вторичных процессов на НПЗ им. Г. Алиева. В 2015 г. компанией ГНКАР было объявлено о ликвидации НПЗ «Азернефтяг» как отдельного хозяйствующего субъекта и объединении его с НПЗ им. Г. Алиева.

3.1.3.2 Перспективы

Как было показано выше, в последние годы наблюдается тенденция к уменьшению профицитов на рынках светлых нефтепродуктов Азербайджанской Республики. Внутренний спрос на эти продукты, прежде всего на автобензин, вплотную подобрался к границе производственных возможностей местной нефтепереработки. При этом объем добываемой в Азербайджане нефти более чем достаточен для того, чтобы наращивать в стране перерабатывающие мощности.

В этих условиях государственная компания ГНКАР реализует в настоящее время несколько проектов по модернизации и увеличению мощностей азербайджанской нефтепереработки:

- глубокая модернизация Новобакинского НПЗ им. Г. Алиева, которая должна завершиться к концу 2018 г. – началу 2019 г. В рамках модернизации предполагается увеличение мощности первичной переработки НПЗ на 2 млн т, а также модернизация и ввод новых установок вторичной переработки.

- строительство в 60 км от г. Баку нового комплекса по переработке нефти и газа, а также производству нефтехимической продукции со сроком ввода в эксплуатацию в 2020-2023 гг. Мощность НПЗ, который будет входить в состав комплекса, составит 8.6 млн т/г. В качестве сырья для переработки планируется использование азербайджанской нефти. НПЗ будет способен выпускать в год до 2.8 млн т автобензина, 3.4 млн т дизтоплива, 1.3 млн т авиакеросина.

Реализация одного лишь проекта модернизации Новобакинского НПЗ им. Г. Алиева позволит Азербайджану с запасом перекрыть ожидаемые потребности страны в нефтепродуктах. В осуществимости этого проекта не приходится сомневаться, учитывая то значение, которое ему придает политическое руководство страны. Рынки нефтепродуктов Азербайджана станут еще более профицитными, если будет построен указанный выше новый нефтехимический комплекса с НПЗ в его составе.

3.1.4 Иран

3.1.4.1 Текущее состояние

Исламская Республика Иран входит в первую десятку крупнейших нефтедобывающих стран мира. В 2010-2011 г. в стране добывалось в среднем 200 млн т нефти в год, 57% которой экспортировалось (Рис. 3.4). После ужесточения в конце 2011 г. режима международных санкций, наложенных на Иран¹⁶, экспорт иранской нефти существенно сократился (до 34 млн т в 2013 г.). Даже на фоне увеличения объемов переработки нефти, это привело к снижению добычи.

Несмотря на то, что Иран располагает значительными сырьевыми ресурсами, производство светлых нефтепродуктов в стране в 2010-2011 гг. было недостаточным для полноценного обеспечения ими внутреннего рынка. Примерное равенство спроса и предложения наблюдалось только на рынке авиакеросина, тогда как рынки автобензина в 2010-2011 г. и газойлевых топлив в 2010 г. испытывали дефицит (см. Рис. 3.4)¹⁷.

Наиболее чувствительным был дефицит в 2010 г., когда Иран импортировал примерно 25% от объема внутреннего потребления автобензина (4 млн т, преимущественно из соседних арабских стран) и 1 млн т газойлевых топлив.

В 2012-2013 гг., после упомянутого ужесточения санкций, на фоне сжатия импорта нефтепродуктов, Иран сумел увеличить мощности собственной переработки для удовлетворения внутреннего спроса. Более того в 2011-

¹⁶ Европейский Союз, в частности, наложил полный запрет на импорт иранской нефти на свою территорию.

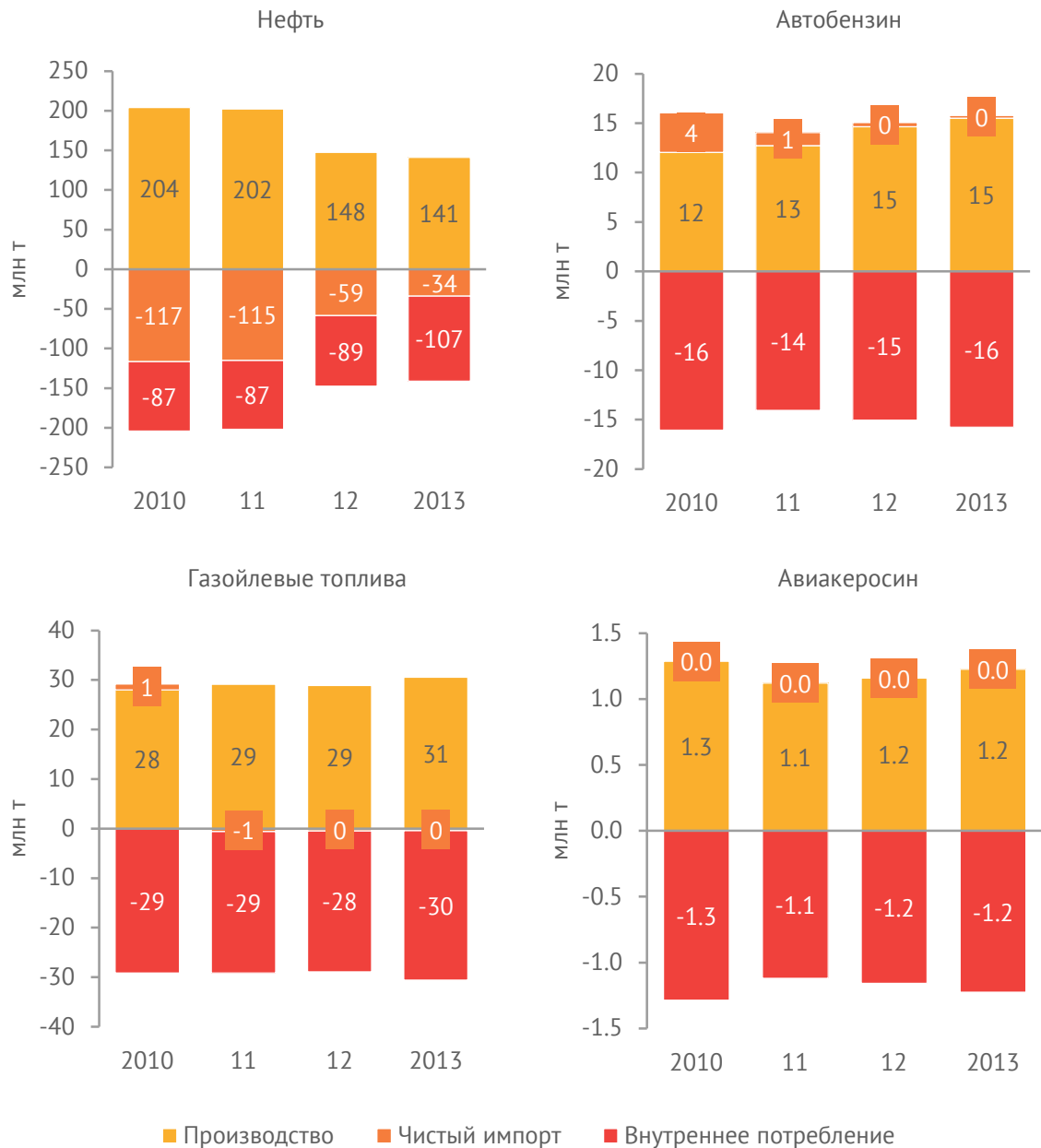
¹⁷ Периоды дефицита светлых нефтепродуктов были характерны для Ирана исторически. Так, например, на фоне активно растущего спроса на бензин в середине 2000-х гг., который местная нефтепереработка не смогла удовлетворить из-за отсутствия достаточных мощностей, в Иране применялись механизмы квотирования потребления дефицитного продукта.

2013 г. Иран уже экспортировал на рынки сопредельных государств в среднем 0.5 млн т газойлевых топлив в год.

Рис. 3.4

Балансы спроса и предложение на рынках нефти и светлых нефтепродуктов Ирана в 2011-2013 гг.

Источник: Международное энергетическое агентство, ИГ «Петромаркет»



Активы иранской нефтепереработки находятся под управлением Государственной иранской компании по переработке и распределению нефтепродуктов (National Iranian Oil Refining And Distribution Company, NIORDC), которая входит в структуру Министерства нефти Ирана. Суммарная мощность переработки нефтяного сырья иранских НПЗ составляет около 100 млн т/г.

3.1.4.2 Перспективы

В 2015 г. была обнародована 6-я программа национального развития Ирана на 2016-2021 гг., в которой перечислены ключевые вызовы и сформулированы стратегические цели развития страны на указанный пятилетний период. Помимо прочего, в Программе определены направления развития иранского нефтегазового сектора, играющего ключевую роль в экономике страны. В частности, сформулированы следующие основные цели развития иранской нефтепереработки:

- увеличение мощностей предприятий отрасли до 130 млн т/г. к 2020 г. путем строительства новых и развития существующих НПЗ;
- увеличение глубины переработки нефти и снижение выхода темных нефтепродуктов на действующих НПЗ;
- повышение качества производимых нефтепродуктов до уровня, соответствующего современным стандартам.

Способствовать движению в указанных направлениях будут изменения режима международных санкций в отношении Республики Иран, произошедшие в начале 2016 г. В частности, снятие запрета на экспорт иранской нефти в Европейский Союз, а также отмена части ограничений финансового характера создаст для страны больше финансовых возможностей для реализации поставленных целей.

В соответствии с этими целям в настоящий момент предполагаются строительство и модернизация целого ряда иранских НПЗ, в том числе:

- завершение строительства крупного НПЗ «Звезда Персидского Залива» (Persian Gulf Star) мощностью 16 млн т/г., который сооружается недалеко от существующего НПЗ в г. Бендер-Аббас на юге Ирана на побережье Персидского залива. НПЗ планируется к вводу в эксплуатацию в 2017 г., и будет производить все виды светлых нефтепродуктов высокого качества;
- строительство новых предприятий по переработке нефти и газового конденсата, в частности, НПЗ «Парс» в Ширазе мощностью 6 млн т/г., НПЗ «Анахита» в Керманшахе мощностью 7.5 млн т/г., НПЗ «Бахман Гану» в Джаске мощностью 15 млн т/г. тяжелой нефти;
- модернизация НПЗ в Исфахане, Абадане и Бендер-Аббасе с увеличением мощности и глубины переработки.

Реализация даже части заявленных планов позволит Ирану к 2020-2021 гг. стать одним из крупнейших производителей качественных нефтепродуктов в регионе. В таком случае, помимо полного обеспечения собственных потребностей Иран может стать заметным экспортером нефтепродуктов.

3.1.5 Китай

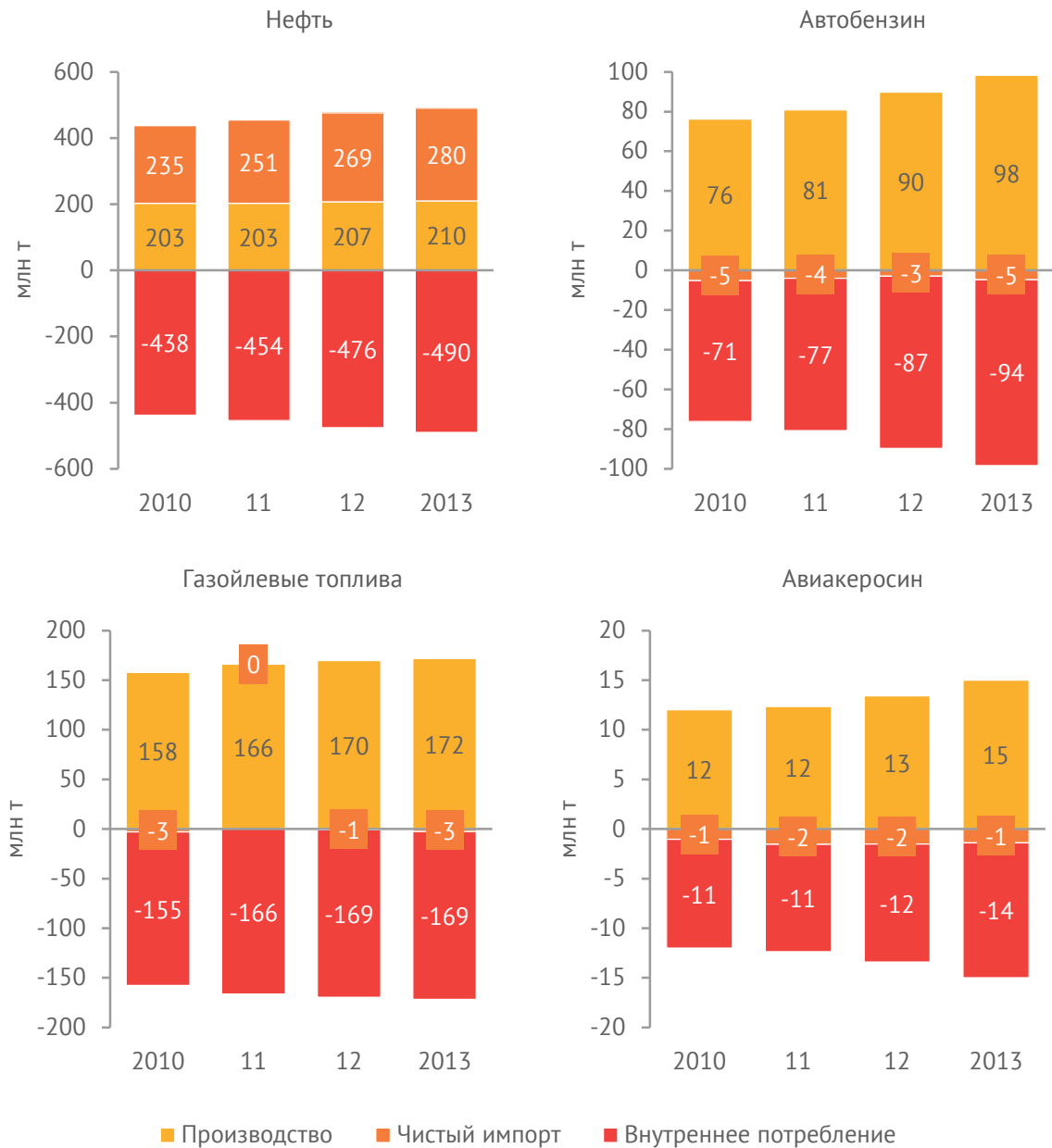
3.1.5.1 Текущее состояние

Китай относится к числу ведущих нефтедобывающих государств и одновременно является крупным (вторым в мире) импортером нефти (Рис. 3.5). Так, добывая в 2010-2013 гг. в среднем 205 млн т нефти в год, Китай параллельно наращивал импорт нефтяного сырья, объем которого к 2013 г. превысил 280 млн т (против 235 млн т в 2010 г.). Соответственно, объем переработки нефти на китайских НПЗ увеличился за рассматриваемый период на 15% – с 438 млн т в 2010 г., до 490 млн т в 2013 г.

Рис. 3.5

Балансы спроса и предложение на рынках нефти и светлых нефтепродуктов Китая в 2011-2013 гг.

Источник: Международное энергетическое агентство, ИГ «Петромаркет»



Рост переработки нефти в Китае в эти годы происходил вслед за ростом внутреннего спроса на светлые нефтепродукты. Полностью обеспечивая свои потребности в светлых нефтепродуктах, Китай на протяжении последних лет являлся их нетто-экспортером, хотя и в относительно небольших объемах.

На диаграммах (Рис. 3.5) хорошо прослеживаются результаты политики, которой придерживается Китай в области обеспечения внутреннего рынка нефтепродуктами: импортируется сырье для их производства, а не сами продукты. Для Китая такая политика оказывается весьма эффективной с точки зрения конечной стоимости нефтепродуктов: во-первых, транспортировка нефти обходится дешевле транспортировки нефтепродуктов, а, во-вторых, китайские НПЗ характеризуются низкими по мировым меркам операционными затратами переработки нефти.

3.1.5.2 Перспективы

Нет оснований считать, что в обозримом будущем Китай откажется от описанной выше практики переработки импортного сырья для удовлетворения растущих внутренних потребностей. Конечно, нельзя исключать, что Китай может испытывать кратковременную потребность в импорте нефтепродуктов при существенных (и оттого маловероятных) колебаниях спроса. Но ситуация, когда Китай будет предъявлять стабильный и долгосрочный спрос на импортные нефтепродукты, крайне маловероятна.

3.2. Государства нетто-импортеры светлых нефтепродуктов

Теперь перейдем к анализу балансов спроса и предложения светлых нефтепродуктов в сопредельных с РК государствах, ощутимым образом зависящих от импортных поставок топлив. Именно эти страны можно рассматривать в качестве потенциальных направлений сбыта нефтепродуктов, произведенных на территории Республики Казахстан.

3.2.1 Кыргызстан

3.2.1.1 Текущее состояние

Рынки всех рассматриваемых светлых нефтепродуктов Кыргызской Республики являлись в 2011-2015 гг. дефицитными (см. Рис. 3.6).

Суммарный объем внутреннего потребления автобензина и газойлевых топлив в указанный период прирастал в среднем на 8.2% в год¹⁸, достигнув максимума в 1.3 млн т в 2014 г. Причем уровень потребления

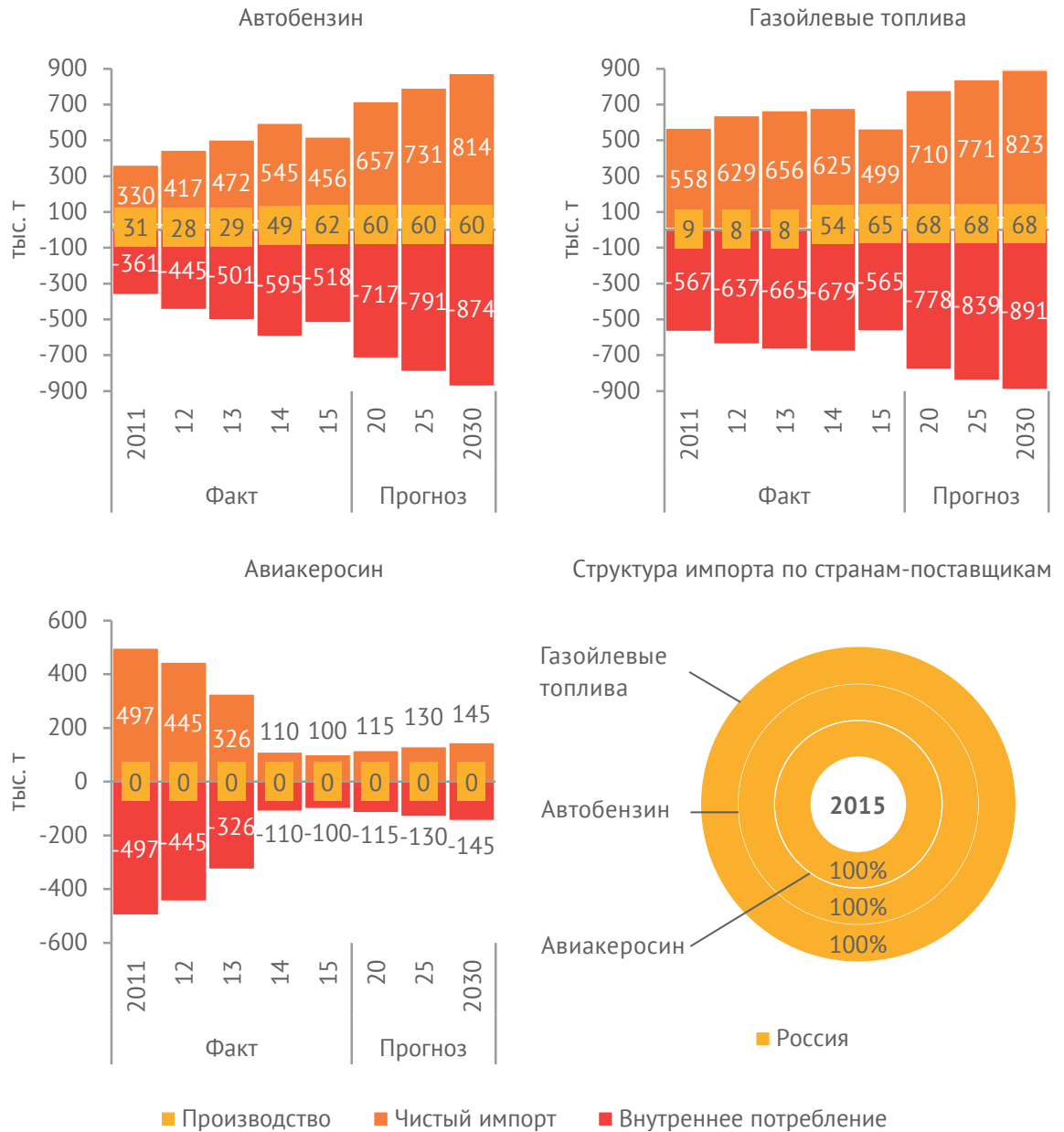
¹⁸ На протяжении всего рассматриваемого периода темпы прироста спроса на газойли и автобензин постепенно снижались, а по итогам 2015 г. спрос на указанные виды нефтепродуктов показал отрицательную динамику. На сегодняшний день мы не располагаем достоверной информацией о причинах этого падения. Одной из таких причин могло стать появление скрытого импорта, не учтенного при оценке балансов спроса и предложения нефтепродуктов Кыргызстана.

газойлевых топлив к 2014 г. увеличился в Кыргызстане более чем в 1.5 раза, а автомобильных бензинов – на 20%¹⁹.

Рис. 3.6

Балансы спроса и предложения на рынках светлых нефтепродуктов Кыргызстана в 2011-2030 гг., а также структура импорта по странам-поставщикам в 2015 г.

Источник: ИГ «Петромаркет»



В то же время из-за постепенного сворачивания работы Центра транзитных перевозок ВВС США на авиабазе «Манас», потребление

¹⁹ Существенный рост потребления газойлевых топлив в республике нельзя объяснить только лишь экономическими факторами. Так, ВВП Кыргызстана увеличился в рассматриваемом периоде не более чем на четверть. Можно предположить, что рост потребления газойлей произошел также вследствие постепенной нормализации предложения на рынке – стабилизации поставок и преодоления физического дефицита этой группы продуктов.

авиационного керосина в Кыргызстане сокращалось, а после закрытия Центра в 2014 г. стабилизировалось на уровне около 100 тыс. т в год.

При этом годовой объем производства газойлевых топлив и автомобильного бензина в Кыргызстане не превышал 130 тыс. т, а авиационный керосин и вовсе не производился. До половины произведенных в республике нефтепродуктов экспортировалось в сопредельные государства: Таджикистан и Узбекистан, а также Афганистан. На экспорт в основном направлялись низкокачественные нефтепродукты производства Джалал-Абадского НПЗ, которые замещались на внутреннем рынке Кыргызстана более качественными импортными.

Таким образом, в ретроспективном периоде импортной продукцией обеспечивалось в разные годы от 90% до 100% внутреннего спроса на газойлевые топлива, не менее 96% спроса на автобензин и 100% спроса на авиакеросин. При этом всю потребность внутреннего рынка Кыргызстана в импорте светлых нефтепродуктах полностью покрывали российские поставщики (см. Рис. 3.6).

Основной объем поставок нефтепродуктов на рынок Кыргызстана осуществлялся с Омского и Орского НПЗ.

3.2.1.2 Прогноз

Спрос на газойлевые топлива, автобензин и авиакеросин в Кыргызской Республике будет возрастать на протяжении всего прогнозного периода. Прогноз спроса основан на следующих предположениях:

- автомобильный бензин:
 - наблюдаемая в ретроспективе тенденция к снижению темпов прироста спроса на автобензин сохранится в прогножном периоде. Так, в 2030 г. годовой темп прироста спроса составит 1.1%, при среднегодовом темпе 1.6% за весь прогнозный период;
 - основным фактором, определяющим динамику спроса, является растущая автомобилизация, темпы прироста которой будут естественным образом затухать по мере роста уровня обеспеченности населения легковыми автомобилями.
- газойлевые топлива:
 - наблюдаемое в ретроспективе стабильное увеличение спроса на газойлевые топлива сохранится на протяжении всего прогнозного периода. Среднегодовой темп прироста составит 2%;
 - восстановление нормального функционирования рынка газойлевых топлив будет сопровождаться ростом спроса со стороны грузового автомобильного транспорта – основного потребителя газойлей – в связи с отсутствием в стране протяженной сети железных дорог или крупнотоннажного механизированного сельского хозяйства.

- авиационный керосин:
 - спрос на авиационный керосин будет прирастать в прогнозном периоде не более чем на 3% в год;
 - динамика спроса будет определяться приростом объемов пассажирских и грузовых перевозок гражданской авиацией. Сдерживать рост авиаперевозок будут низкая плотность и относительно невысокие доходы населения.

Производство светлых нефтепродуктов в Кыргызстане на протяжении прогнозного периода будет соответствовать уровню 2015 г. Объем производства газойлевых топлив будет составлять в среднем 68 тыс. т/г., автобензина – 60 тыс. т/г., авиакеросин производится не будет. Прогноз основан на предположении, что на протяжении всего прогнозного периода загрузка нефтью действующих в республике НПЗ будет минимальной из-за дефицита собственного сырья в Кыргызстане, а также отсутствия договоренностей по поставкам сырья из-за границы²⁰:

- загрузка нефтью Джалал-Абадского НПЗ не превысит 60 тыс. т (при мощности в 500 тыс. т в год), НПЗ в г. Кара-Балта – 25 тыс. т (при мощности в 800 тыс. т в год). Загрузка НПЗ в г. Токмок, запуск которого в промышленную эксплуатацию намечен на 2016 г., составит 20 тыс. т (при мощности в 410 тыс. т в год);
- дефицит нефти для переработки на НПЗ в г. Кара-Балта будет частично компенсирован поставками топочного мазута, который завод также способен перерабатывать. Ожидаемый объем поставок – около 170 тыс. т, что соответствует уровню 2015 г.

Таким образом, на протяжении всего прогнозного периода рынки газойлевых топлив, автобензина и авиакеросина в Республике Кыргызстан будут оставаться дефицитными.

3.2.2 Таджикистан

3.2.2.1 Текущее состояние

Рынки всех рассматриваемых светлых нефтепродуктов Республики Таджикистан являлись в 2011-2015 гг. дефицитными (Рис. 3.7).

Первое, что бросается в глаза при анализе балансов спроса и предложения светлых нефтепродуктов в Таджикистане в ретроспективном периоде – это ярко выраженная разнонаправленность в динамике спроса

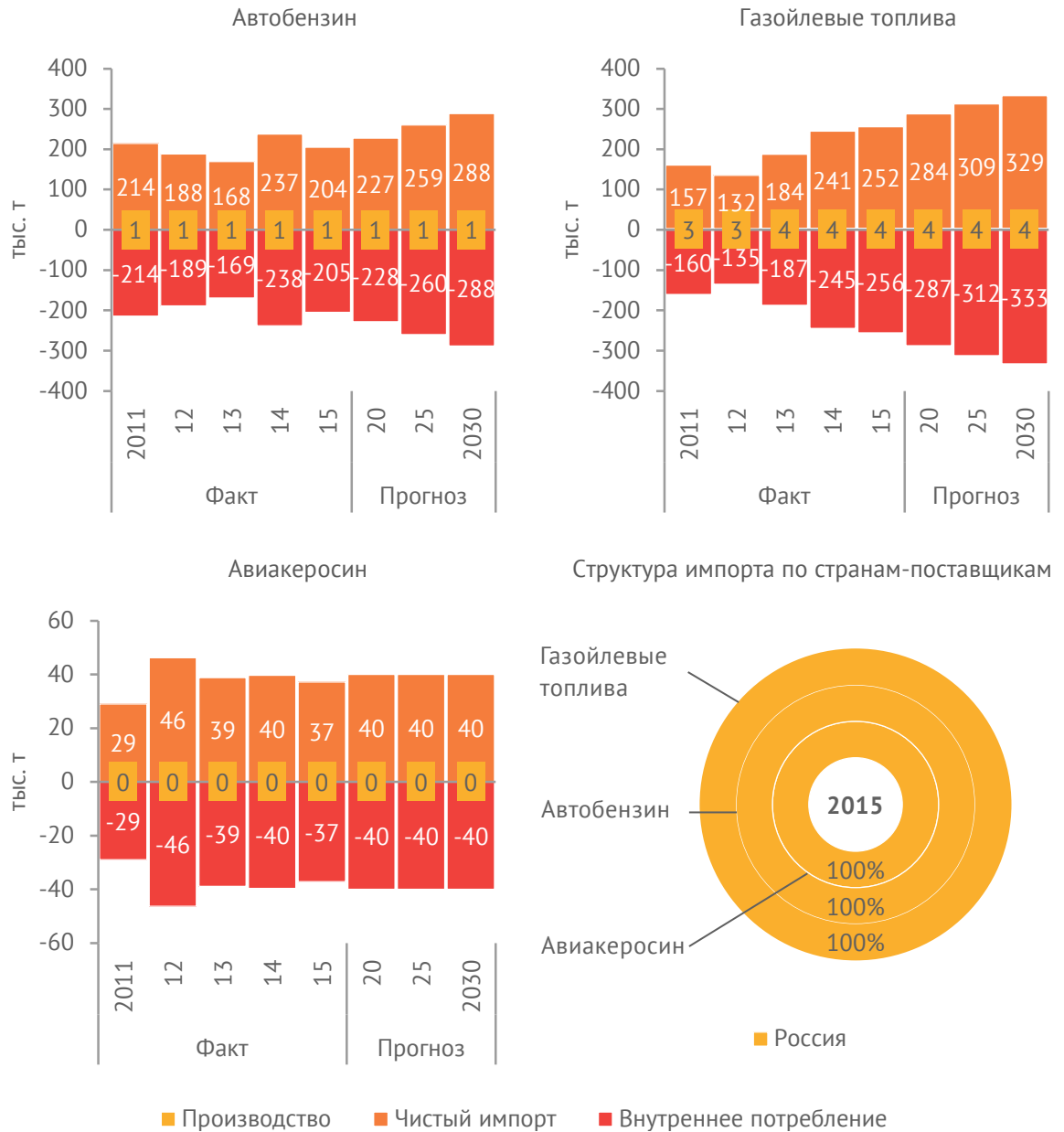
²⁰ Такое предположение было введено потому, что наиболее (если не единственно) приемлемым по экономически соображениям источником сырья для НПЗ Кыргызстана являются беспошлинные поставки нефти из России. Правительство Кыргызстана неоднократно предпринимало попытки добиться от Правительства России отмены взимания экспортных пошлин при поставках нефти в республику. Однако эти попытки до настоящего времени ничем не увенчались. Именно это явилось основной причиной недозагрузки нефтью запущенного в 2013 г. НПЗ в г. Кара-Балта в 2013-2015 гг. (объем переработки нефти на НПЗ в этот период не превышал 24 тыс. т/г.).

на каждый из продуктов. Связано это, естественно, с тем, что спрос на каждое из топлив был подвержен влиянию различных внешних факторов.

Рис. 3.7

Балансы спроса и предложения на рынках светлых нефтепродуктов Таджикистана в 2011-2030 гг., а также структура импорта по странам-поставщикам в 2015 г.

Источник: ИГ «Петромаркет»



Так спрос на автобензин в республике в значительной степени определялся динамикой численности бензиновых автомобилей, которые жители Республики склонны переоборудовать под использование в качестве моторного топлива более дешевых сжиженных углеводородных газов (СУГ). Так, по нашим оценкам доля эксплуатируемых в стране автотранспортных средств, использующих в качестве топлива СУГ, увеличилась с 49% в 2012 г. до 62% в 2015 г. В 2014 г. наблюдалось

кратковременное снижение указанной доли с 63% до 55%²¹. При этом динамика потребления автобензина, как и следовало ожидать, была обратной – в 2012-2013 гг. наблюдалось снижение спроса на автобензин, в 2014 – рост, в 2015 г. – снова снижение.

Колебания же в потреблении газойлевых топлив были в основном связаны с нестабильностью предложения. Так, поставки газойлей из России снижались в 2011-2012 гг. из-за приостановки режима беспошлинного импорта российских нефтепродуктов в Таджикистан, и росли после 2013 г. в связи с возобновлением беспошлинных поставок.

Уровень потребления авиационного керосина в республике стабилизировался на уровне примерно 40 тыс. в год в 2012-2013 гг. и оставался таковым до настоящего времени.

В рассматриваемой ретроспективе при отсутствии в Таджикистане собственного крупнотоннажного производства нефтепродуктов за счет импорта обеспечивалось не менее 98% внутреннего потребления газойлевых топлив и автобензина и 100% авиакеросина. Все эти годы потребности внутреннего рынка Таджикистана в импортных светлых нефтепродуктах в основном (а в 2015 г. – практически на 100%) покрывали российские поставщики (см. Рис. 3.7).

3.2.2.2 Прогноз

Ожидается, что в прогнозном периоде на рынках светлых нефтепродуктов Республики Таджикистан будут наблюдаться следующие тенденции:

- автомобильный бензин:
 - спрос в прогнозном периоде будет возрастать;
 - ключевым фактором спроса будет стабилизация на уровне 65% после 2018 г. доли эксплуатируемых автотранспортных средств, использующих СУГ в качестве моторного топлива.
- газойлевые топлива – спрос в прогнозном периоде стабилизируется на уровне, несколько выше текущего;
- авиационный керосин – спрос в прогнозном периоде существенно не изменится, и будет соответствовать текущему уровню.

Что касается производства нефтепродуктов в Таджикистане, то оно в прогнозном периоде останется на том же низком уровне, что и в ретроспективе. Среднегодовой выпуск автобензина не превысит 1 тыс. т, газойлевых топлив – 4 тыс. т, авиакеросин производиться не будет.

Этот прогноз кажется парадоксальным на фоне ожидаемого роста мощностей нефтепереработки. В 2016 г. в промышленную эксплуатацию планируется ввести НПЗ в г. Канибадам. В 2017 и 2018 гг. ожидается пуск

²¹ Причины этого феномена нам неизвестны.

первой и второй очередей НПЗ на территории Свободной экономической зоны «Дангара». Однако объем переработки нефти не изменится. Причиной этому, как и в случае с Кыргызстаном, послужит острый дефицит собственного сырья и отсутствие договоренностей с сопредельными государствами, прежде всего Россией, на поставку нефти на местные НПЗ на льготных условиях.

Как следствие, на протяжении всего прогнозного периода рынки автобензина, газойлевых топлив и авиакеросина в Таджикистане будут оставаться дефицитными.

3.2.3 Узбекистан

3.2.3.1 Текущее состояние

На рынках газойлевых топлив и авиакеросина²² Республики Узбекистан в 2011-2015 гг. наблюдался дефицит (см. Рис. 3.8). Однако его относительная величина была заметно меньше, чем на рынках других государств нетто-импортеров, рассматриваемых в настоящем подразделе.

Потребление газойлевых топлив в Узбекистане в ретроспективном периоде находилось на относительно стабильном уровне и составляло в среднем 1.3 млн т/г. В то же время потребление авиакеросина в стране устойчиво снижалось на протяжении практически всего ретроспективного периода и стабилизировалось лишь в 2014-2015 гг. на уровне примерно 250 тыс. т/г. Причем падение спроса на авиакеросин происходило на фоне роста пассажиро- и грузооборота воздушного транспорта в Узбекистане в 2011-2014 гг. Можно предположить, что в рассматриваемый период заправка воздушных судов Узбекских авиакомпаний, совершавших международные авиарейсы, происходила за пределами страны.

Производство газойлевых топлив в указанный период сократилось более чем на треть – с 1 млн т в 2011 г. до 690 тыс. в 2015 г.²³ при среднегодовом уровне в 0.9 млн т. Аналогичную динамику демонстрировало и производство авиакеросина – в 2015 г. по сравнению с 2011г. оно упало на 35% – с 330 до 220 тыс. т.

²² Анализ текущего состояния и прогноз спроса и предложения нефтепродуктов в Узбекистане подготовлены только для рынков газойлевых топлив и авиакеросина. Рассмотрение рынка автомобильного бензина не соответствует целям настоящего раздела, поскольку фактически этот рынок является закрытым для экспортеров на административном уровне. Предполагается, что такое положение будет сохраняться на протяжении всего прогнозного периода, и внутренний спрос на автобензин в Узбекистане будет удовлетворяться исключительно за счет местного производства.

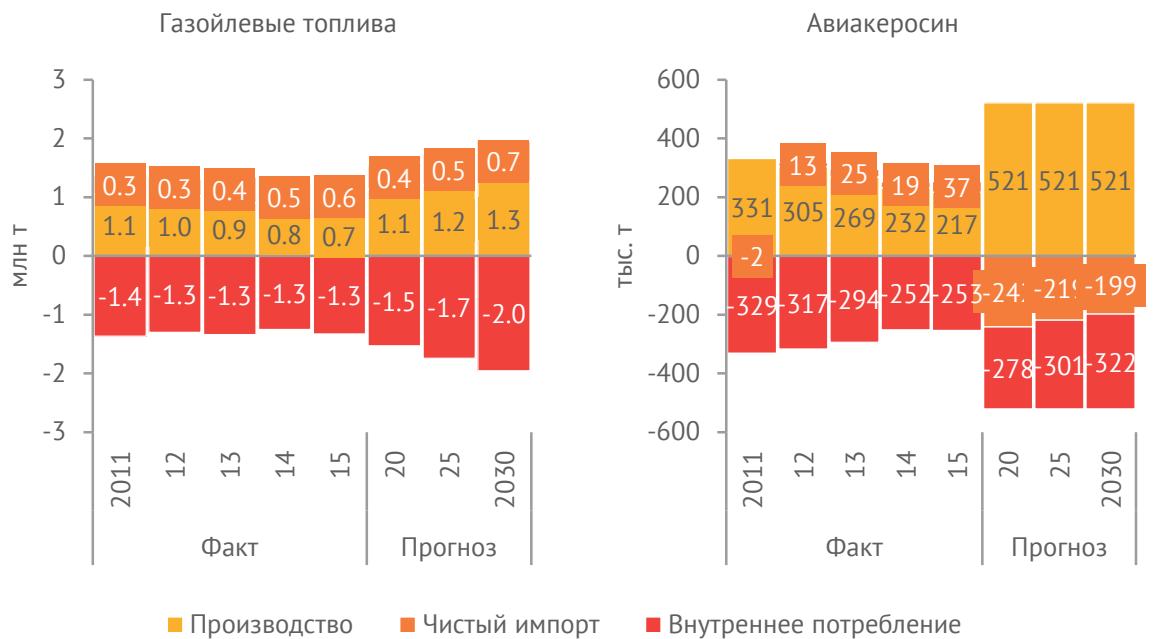
²³ Цифра приведена без учета вторичной переработки ввозимых из-за рубежа газойлей на местных НПЗ. В рамках настоящей работы этот ввоз относится к импортным поставкам.

Снижение выпуска нефтепродуктов в Узбекистане было связано со снижением загрузки местных НПЗ сырьем²⁴. Нарастающий дефицит сырья для переработки наблюдается довольно давно и объясняется ежегодным падением добычи нефти и газового конденсата в стране при ограниченных возможностях нарастить их импорт.

Рис. 3.8

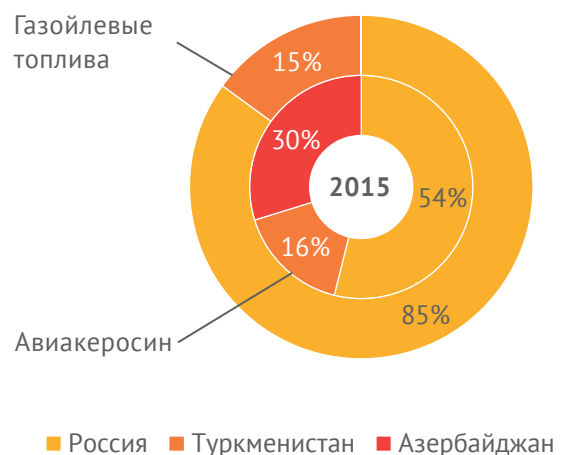
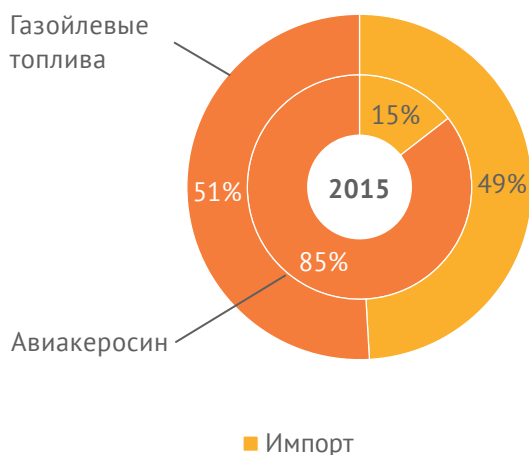
Балансы спроса и предложения на рынках светлых нефтепродуктов Узбекистана в 2011-2030 гг., а также доля импорта в объеме внутреннего потребления и структура импорта по странам-поставщикам в 2015 г.

Источник: ИГ «Петромаркет»



Доля импорта во внутреннем потреблении

Структура импорта по странам-поставщикам



²⁴ По нашим данным, загрузка сырьем Ферганского и Бухарского НПЗ не превышала по состоянию на 2015 г. 25-30% против 45-65% в 2011-2012 гг.

Таким образом, в ретроспективном периоде в Узбекистане за счет импорта обеспечивалось от 25% до 49% внутреннего потребления газойлевых топлив (в среднем за рассматриваемый период 430 тыс. т/г.), а также до 15% авиационного керосина (в среднем несколько менее 35 тыс. т/г.²⁵). Существующий дефицит газойлевых топлив на внутреннем рынке Узбекистана компенсировался преимущественно поставками из России. Относительно небольшой дефицит авиационного керосина также более чем на половину покрывался российским продуктом. Среди стран-экспортеров авиакеросина на узбекский рынок были заметны также Туркменистан и Азербайджан (см. Рис. 3.8).

3.2.3.2 Прогноз

Ожидается, что в прогнозном периоде рынок светлых нефтепродуктов Узбекистана будет развиваться следующим образом:

- газойлевые топлива:
 - наблюдавшееся в ретроспективе увеличение спроса на газойлевые топлива сохранится на протяжении всего прогнозного периода. Среднегодовой темп прироста спроса составит 2.5%;
 - основным фактором роста спроса будет прогнозируемый в республике экономический рост, который будет сопровождаться естественным увеличением спроса со стороны грузового автомобильного транспорта, а также строительного сектора и сельского хозяйства;
- авиационный керосин:
 - учитывая стабилизацию спроса на авиационный керосин в последние годы, в прогнозном периоде принята консервативная оценка – увеличение спроса в среднем не более чем на 1.5% в год;
 - основным сдерживающим рост спроса фактором будет отсутствие заметного увеличения объемов пассажирских и грузовых авиационных перевозок, что, в свою очередь, определяется неразвитостью инфраструктуры авиаперевозок, относительно невысокими доходами и низкой мобильностью населения.

Прогноз производства рассматриваемых топлив в Узбекистане был выполнен в следующих предположениях:

- в прогнозном периоде продолжится падение добычи нефти и газового конденсата в стране. К 2030 г. суммарный объем добычи жидкого углеводородного сырья составит 0.6 млн т против 2.6 млн т в 2015 г. Однако, объем переработки сырья на НПЗ Узбекистана сохранится на уровне 2015 г., что станет возможным благодаря росту поставок нефти

²⁵ В отдельные годы из Узбекистана осуществлялся реэкспорт авиационного керосина в достаточно больших объемах, прежде всего, в Афганистан.

из России (начались в 2015 г.) и конденсата из Туркменистана (начались в 2014 г.);

- в 2020 г. в Узбекистане произойдет запуск в эксплуатацию нового завода по производству синтетических топлив (технология GTL), строительство которого ведется в Кашкадарьинской области республики. Сырьем для переработки на предприятии станет метан Шуртанского ГК. Производимые на заводе GTL-топлива будут являться высококачественными компонентами смешения с аналогичными топливами на нефтяной основе, причем как местного производства, так и импортными. По информации специалистов УзЛИТИ Нефтегаз, соотношение синтетического и традиционного продукта в смеси дизтоплива составит 30:70. Если опираться на опыт компании Shell, то в смеси авиационного топлива GTL-керосин и обычный авиакеросин будут находиться в соотношении 60:40.

В итоге, вплоть до 2020 года объем производства газойлей и авиакеросина в Узбекистане будет находиться на уровне 0.7 и 0.2 млн т соответственно. После запуска завода GTL производство нефтепродуктов/GTL-компонентов нефтепродуктов в республике постепенно начнет расти. Темпы этого роста будут определяться темпами роста спроса на продукты в республике.

Сопоставляя прогнозную динамику спроса и предложения на рынке газойлевых топлив Узбекистана, можно констатировать, что дефицит этих продуктов не исчезнет. В год ввода в эксплуатацию завода GTL импорт газойлевых топлив сократится, однако затем потребность в импортном продукте начнет вновь увеличиваться вслед за прогнозируемым ростом спроса на газойли для конечного потребления и сопутствующим ростом спроса на газойли для использования в качестве компонентов смешения с GTL-дизтопливом.

Рынок авиакеросина будет дефицитным лишь до 2019 г. После запуска производства синтетических топлив в 2020 г. потребность в импорте авиакеросина исчезнет.

3.2.4 Монголия

3.2.4.1 Текущее состояние

Рынки светлых нефтепродуктов Монголии в 2011-2015 гг. являлись дефицитными (Рис. 3.9).

Совокупный объем их внутреннего потребления за этот период вырос с 800 тыс. т в 2011 г. до 1.05 млн т в 2015 г. По итогам 2015 г. потребление автобензина составило 400 тыс. т, газойлевых топлив – 620 тыс. т, авиакеросина – 31 тыс. т.

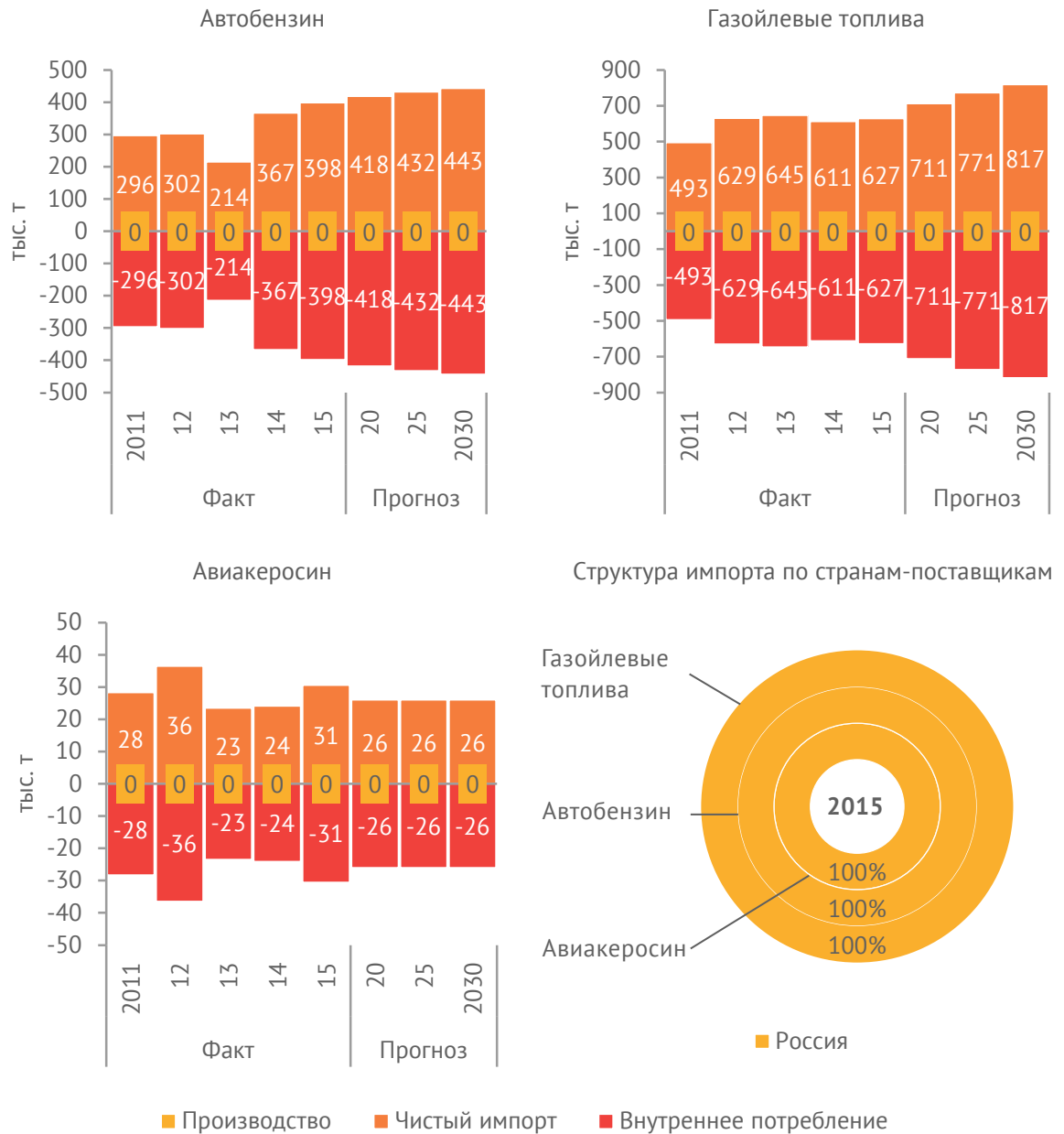
Структура и динамика спроса на нефтепродукты в Монголии отражала структуру и динамику развития экономики страны, которая характеризуется высокой долей в ВВП добывающей промышленности и

сельского хозяйства, относительно низкой автомобилизацией, неразвитой дорожной инфраструктурой и инфраструктурой авиационного сообщения, невысокими доходами и низкой плотностью населения.

Рис. 3.9

Балансы спроса и предложения на рынках светлых нефтепродуктов Монголии в 2011-2030 гг., и структура импорта по странам-поставщикам в 2015 г.

Источник: ИГ «Петромаркет»



На территории Монголии исторически отсутствует производство нефтепродуктов, поэтому спрос на них в ретроспективном периоде удовлетворялся исключительно импортными поставками. Основным поставщиком всех видов нефтепродуктов в Монголию в 2011-2015 г. являлась Ангарская НХК, расположенная на территории Иркутской области на относительно небольшом удалении от северной границы Монголии. Учитывая достаточные производственные мощности и

чрезвычайно удачное расположение с точки зрения логистики поставок нефтепродуктов в Монголию, эффективно конкурировать с Ангарской НХК на монгольском рынке не способно ни одно предприятие в регионе.

3.2.4.2 Прогноз

Ожидается, что в прогнозном периоде на рынках светлых нефтепродуктов Монголии в основном сохранятся наблюдавшиеся в ретроспективе тенденции:

- автомобильный бензин – спрос в прогнозном периоде будет прирастать в среднем менее чем на 1% в год в соответствии с очень медленным ростом уровня автомобилизации и доходов населения;
- газойлевые топлива – спрос в прогнозном периоде будет прирастать менее чем на 2% в год. Основным потребителем газойлевых топлив, как и в ретроспективном периоде, останется добывающая промышленность;
- авиационный керосин – спрос в прогнозном периоде стабилизируется на среднем за последние 3 года уровне при отсутствии явных предпосылок к росту.

Поскольку строительства нефтеперерабатывающих предприятий на территории Монголии в прогнозном периоде не предполагается, монгольские рынки автобензина, газойлевых топлив и авиакеросина будут оставаться дефицитными, а потребность в нефтепродуктах будет полностью удовлетворяться за счет импорта.

3.2.5 Афганистан

3.2.5.1 Текущее состояние

Рынки всех рассматриваемых светлых нефтепродуктов Афганистана являлись в 2011-2015 гг. дефицитными (Рис. 3.10).

Суммарный объем внутреннего потребления автобензина, газойлевых топлив и авиакеросина в Афганистане в ретроспективном периоде колебался в разные годы от 2 млн т (2012 г.) до 1.2 млн т (2014 г.), а средний за период уровень составил 1.6 млн т²⁶. При этом, потребление автобензина в указанный период находилось в диапазоне от 370 тыс. т в 2014 г. до 713 тыс. т в 2015 г. (среднегодовой уровень – 500 тыс. т),

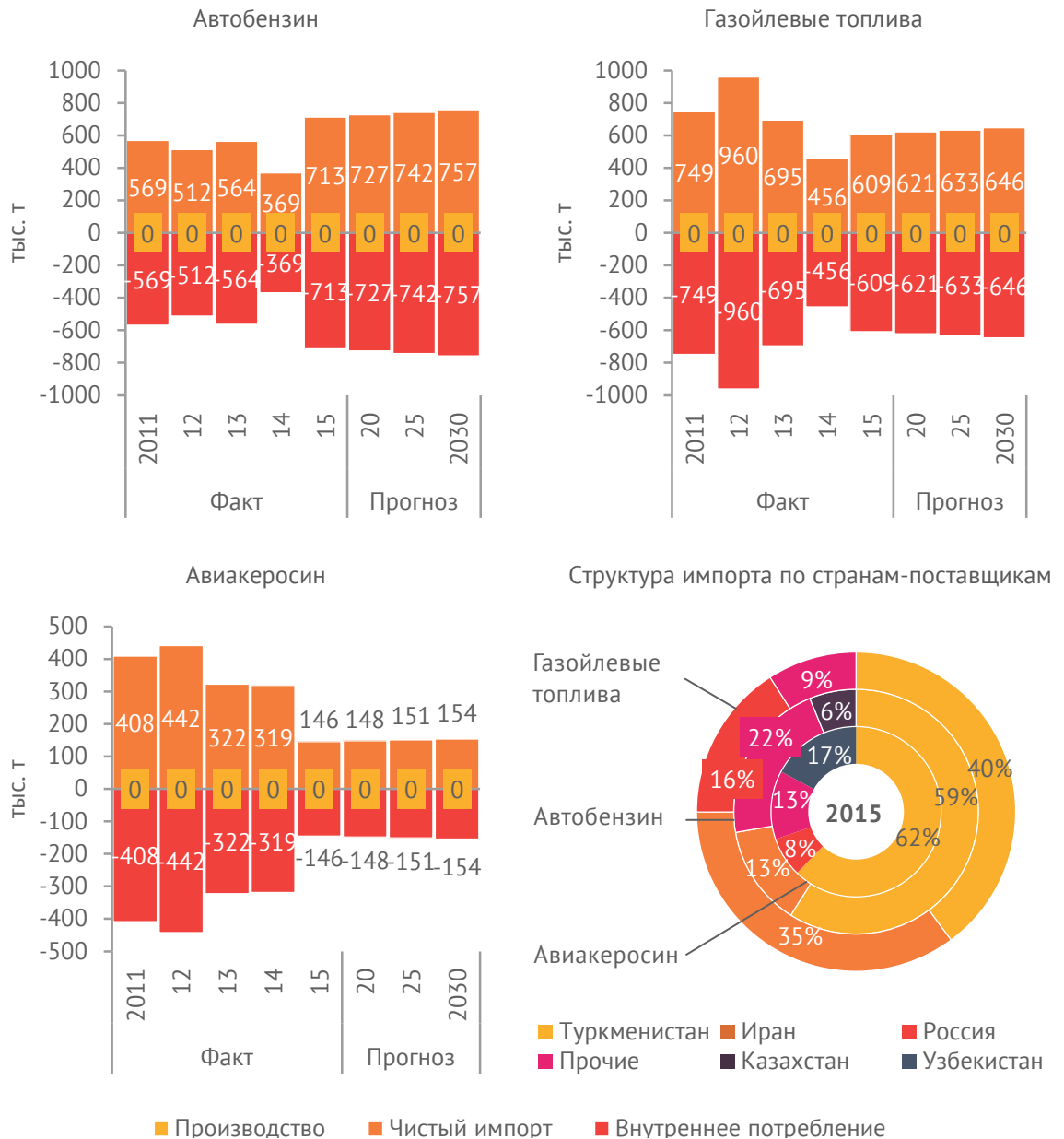
²⁶ Количественные оценки показателей, характеризующих рынки нефтепродуктов Афганистана существенно различаются в разных источниках. В настоящем подразделе используются данные Статистической службы Афганистана (<http://cso.gov.af>), а также дополнительная информация только из тех источников, которые можно считать относительно объективными и надежными. Можно предположить, что представленные здесь количественные оценки всех показателей будут являться оценками «снизу», поскольку, скорее всего, в полной мере не учитывают «серого рынка» нефтепродуктов – объемы, которые, вероятно, могут транспортироваться, потребляться или даже производиться в военно-нестабильном регионе, не попадая при этом под какой-либо систематический учет. Ясно, что истинные масштабы подобного «серого рынка» доподлинно установить невозможно.

газойлевых топлив – от 450 тыс. т (2014 г.) до 960 тыс. т (2012 г.) при среднегодовом уровне 680 тыс. т, авиакеросина – от 440 тыс. т (2012 г.) до 150 тыс. т (2015 г.) при среднегодовом уровне 340 тыс. т²⁷.

Рис. 3.10

Балансы спроса и предложения на рынках светлых нефтепродуктов Афганистана в 2011-2030 гг., и структура импорта по странам-поставщикам в 2015 г.

Источник: Статистическая служба Афганистана, ИГ «Петромаркет»



На территории Афганистана существуют несколько НПЗ небольшой мощности. Однако эти предприятия не могут нормально функционировать

²⁷ Наблюдаемую структуру и динамику спроса, вероятно, можно попытаться связать с проведением военной операции международной коалиции на территории Афганистана. Изменения в составе и численности размещенного на территории Афганистана военного контингента, происходившие в рассматриваемый период, могли существенно влиять на уровень потребления нефтепродуктов в стране.

по различным причинам, прежде всего из-за отсутствия необходимой инфраструктуры для стабильного снабжения заводов сырьем и доставки готовой продукции потребителям²⁸. Поэтому, спрос на светлые нефтепродукты на афганском рынке в ретроспективном периоде полностью удовлетворялся за счет импорта.

Основным экспортером на рынок Афганистана является сопредельный Туркменистан, откуда в 2015 г. поступило 40% общего объема импортированных газойлевых топлив, 60% автобензина и 60% авиакеросина. Вторым крупнейшим поставщиком на рынок Афганистана является Иран, обеспечивший в том же году 35% общего объема импорта газойлей и 13% импорта автобензина. Россия замыкает тройку ключевых экспортеров: на ее долю в 2015 г. пришлось примерно 16% объема импортированных газойлевых топлив и 8% авиакеросина.

3.2.5.2 Прогноз

Ожидается, что в прогнозном периоде на рынках всех рассматриваемых светлых нефтепродуктов Афганистана в целом сохранится ситуация, наблюдавшаяся в 2015 г. Спрос на все виды нефтепродуктов стабилизируется на текущем уровне с незначительным среднегодовым приростом (менее чем 0.5%). Заметного производства нефтепродуктов на территории Афганистана в прогнозном периоде не предполагается. Таким образом, на протяжении 2016-2030 гг. рынки автобензина, газойлевых топлив и авиакеросина в Афганистане будут оставаться дефицитными, а потребность в них будет полностью удовлетворяться за счет импортных поставок.

²⁸ Проблема транспортной инфраструктуры в целом, и инфраструктуры транспортировки нефтяного сырья и нефтепродуктов в частности – одни из ключевых проблем для Афганистана. В стране существует скромная по протяженности и охвату сеть железных и автомобильных дорог (до 2/3 которых не имеет твердого покрытия). Кроме того, транспортировка, как правило, требует принятия особых мер безопасности и в результате оказывается весьма дорогостоящей.

4. ПЕРСПЕКТИВЫ СБЫТА ПРОДУКЦИИ 4-ОГО НПЗ

4.1. Внутренний рынок

В настоящий момент казахстанский рынок всех светлых нефтепродуктов является дефицитным – объемов производства автобензина, дизтоплива и авиакеросина местными НПЗ не хватает для покрытия спроса внутреннего рынка на эти виды топлив. Однако ситуация должна резко измениться в 2018 г. после завершения модернизации всех трех основных НПЗ РК – при условии, что программы модернизации будут выполнены в полном объеме, а заводы выйдут на 100-процентную загрузку сырьем (см. Рис. 4.1).

Как видно из представленных графиков, в 2018 г. на всех рынках ситуация чистого импорта сменяется чистым экспортом – и в значительных объемах. Если в 2015 г. совокупный чистый импорт всех светлых нефтепродуктов составил 1.9 млн т, то прогноз на 2018 г. дает ровно вдвое больший совокупный экспорт. В дальнейшем, по мере роста внутреннего спроса на автобензин, дизтопливо и авиакеросин профицит будет понемногу сокращаться. Тем не менее, даже в 2030 г. его совокупный объем составит 1.6 млн т.

Сохранение профицита светлых нефтепродуктов в Казахстане на протяжении всего прогнозного периода будет следствием вялой динамики спроса, лишённого сильных макроэкономических драйверов. Более того, глядя на Рис. 4.1, можно сделать резонный вывод, что у казахстанских производителей есть значительные резервы для того, чтобы удовлетворить и более высокий спрос на светлые нефтепродукты, если в реальности экономика страны будет развиваться более динамично, чем ожидается сегодня. А если еще учесть, что изменение режима работы установок АНПЗ и «домодернизация» ПКОП позволяют увеличить выпуск автобензина и дизтоплива на 825 и 140 тыс. т/г. соответственно (см. выше раздел 2), то эти резервы ставятся еще более внушительными.

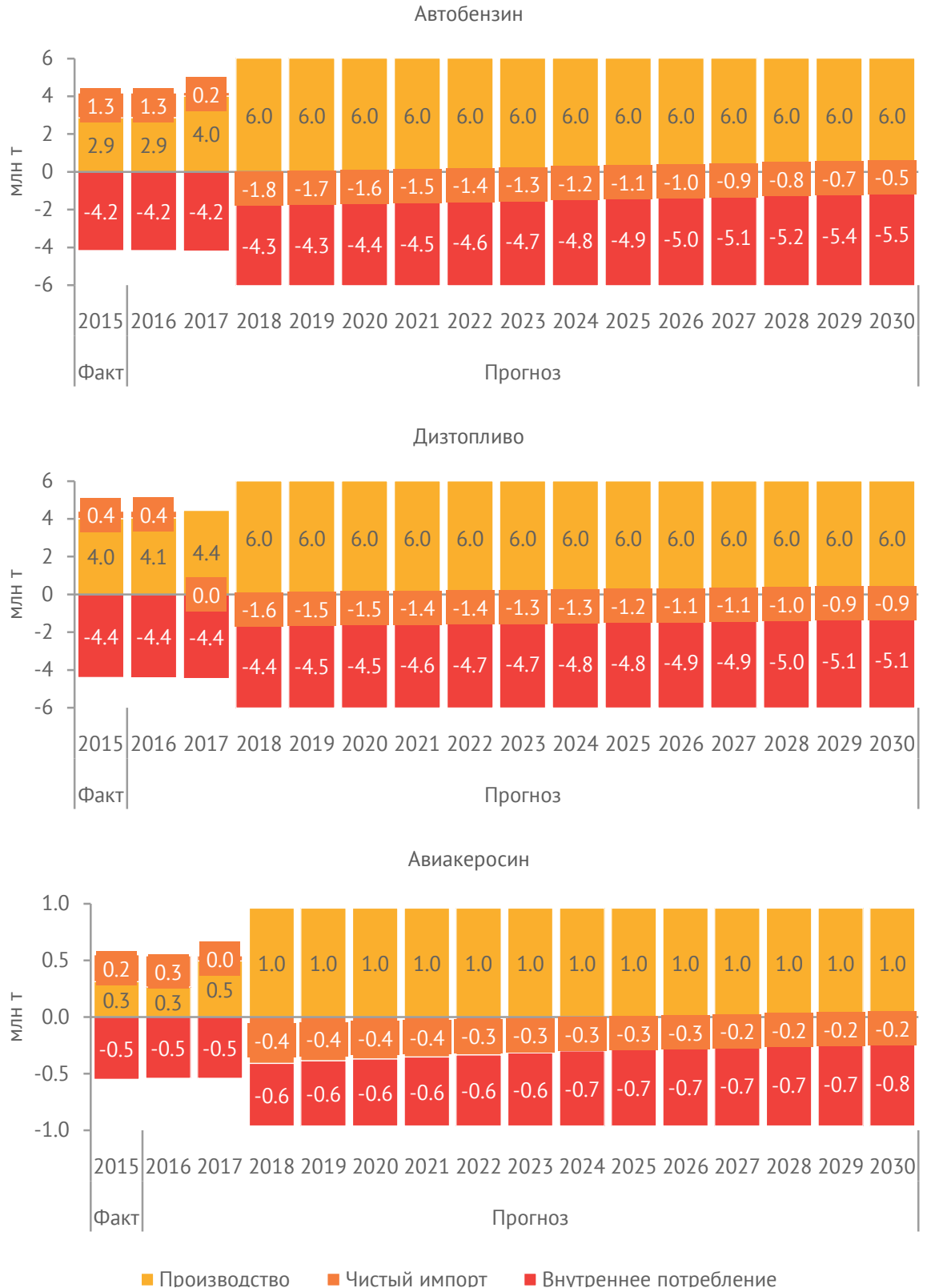
В такой ситуации целесообразность строительства в ближайшие 15 лет 4-ого НПЗ для нужд снабжения казахстанских потребителей качественными нефтепродуктами вызывает вопросы. Мало того, если ныне существующие НПЗ Республики Казахстан после их модернизации будут работать на полную мощность (а именно эту ситуацию отражают прогнозные балансы спроса и предложения), то они будут вынуждены экспортировать существенную часть произведенной продукции. Это означает, что, во-первых, 4-ому НПЗ придется ориентироваться на экспорт если не всей, то львиной доли своей продукции, а, во-вторых, он должен будет конкурировать на внешних рынках не только с НПЗ других стран, но с НПЗ Казахстана. Вполне естественно, что в этой ситуации для всего объема потенциально экспортных продуктов может просто-напросто не

найти рынков сбыта. Так это или нет, проанализируем в следующем подразделе.

Рис. 4.1

Балансы спроса и предложения на рынках светлых нефтепродуктов в Казахстане в 2015-2030 гг.

Источник: ИГ «Петромаркет»



4.2. Внешние рынки

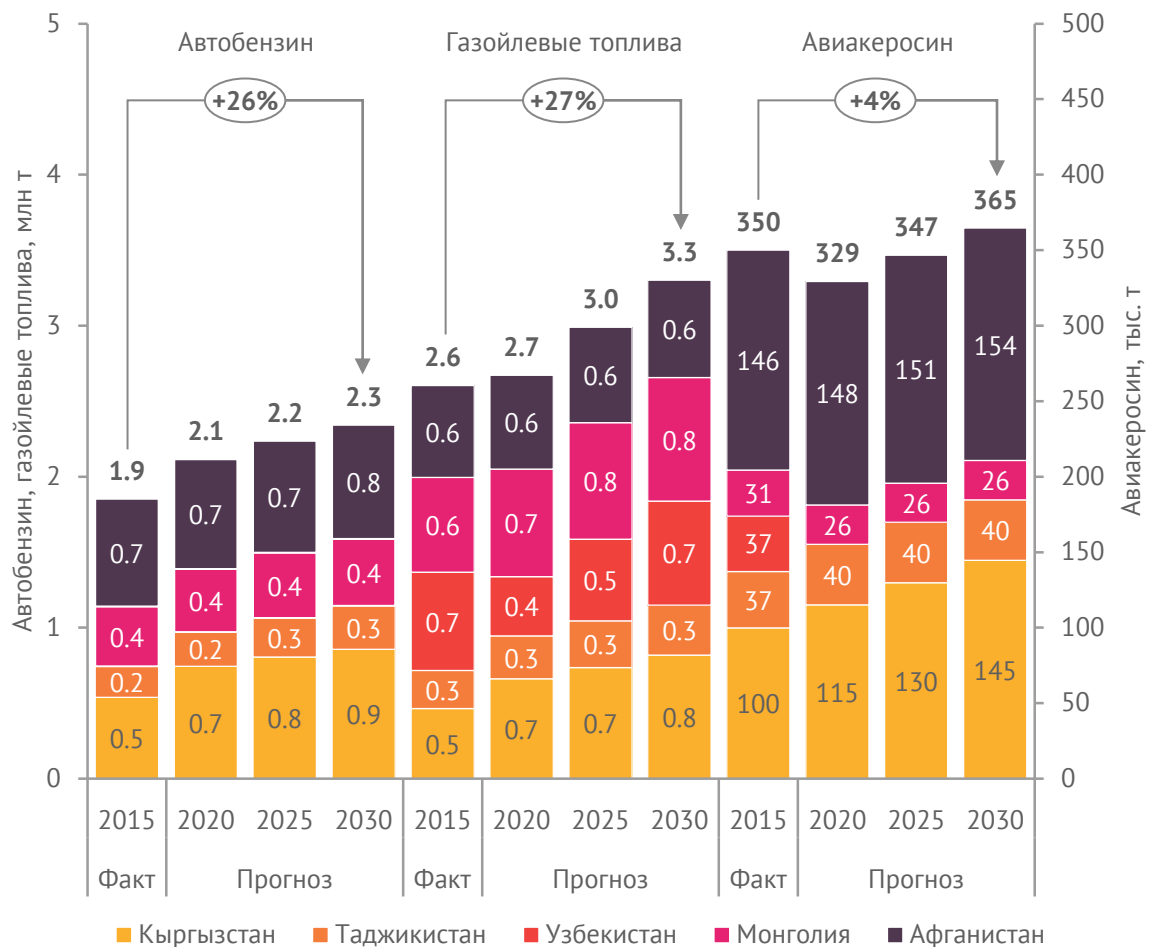
Для того чтобы оценить возможности казахстанских НПЗ по сбыту своей продукции на внешних рынках в долгосрочной перспективе (с горизонтом до 2030 г.), необходимо ответить на два вопроса. Первый – какой будет в этот период совокупная потребность в импорте нефтепродуктов сопредельных с Казахстаном стран. Второй – на какую долю этого импорта смогут реально претендовать казахстанские НПЗ.

Ответ на первый вопрос вытекает из анализа, проведенного в предыдущем разделе, в котором было показано, что потребность в импортных продуктах в долгосрочной перспективе будут испытывать такие страны, как Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Афганистан и Монголия. Суммарно по всем продуктам эта потребность вырастет на 25% с 4.8 млн т в 2015 г. до 6 млн в 2030 г. При этом по автобензину потребность вырастет на 26% с 1.9 до 2.3 млн т, по газойлям – на 27% с 2.6 до 3.3 млн т, по авиакеросину – на 4% с 350 до 365 тыс. т (см. Рис. 4.2).

Рис. 4.2

Суммарная потребность в импорте светлых нефтепродуктов государств Центральной Азии в 2015-2030 гг.

Источник: ИГ «Петромаркет»



Ответ на второй вопрос менее очевиден, поскольку определяется наличием предназначенных для экспорта светлых нефтепродуктов у конкурентов казахстанских НПЗ из других стран.

Наиболее предсказуемая в этом смысле ситуация складывается сейчас в России. Как было отмечено в предыдущем разделе, даже если российский регулятор будет и впредь стимулировать «сжатие» нефтепереработки в стране за счет экспортно-ориентированных (полностью или частично) предприятий, это существенным образом не отразится на экспортном потенциале основных поставщиков нефтепродуктов на рынки стран Центральной Азии – Орского НПЗ, Омского НПЗ и Ангарской НХК. Более того, эти предприятия должны существенно нарастить в прогнозном периоде производство автобензина, газойлей и авиакеросина, поэтому есть все основания считать, что доля России в общем объеме импорта продуктов в страны региона как минимум не снизится. Действительно, Ангарская НХК, учитывая ее расположение, будет вне конкуренции на рынке Монголии. Орский и Омский НПЗ строят свою программу развития, ориентируясь помимо всего прочего на сбыт своей продукции в такие страны как Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Афганистан. Омский НПЗ, принадлежащий компании Газпром нефть, имеет к тому же доступ к разветвленной сети сбытовых структур на центрально-азиатских рынках, которая принадлежит дочерним структурам Газпром нефти.

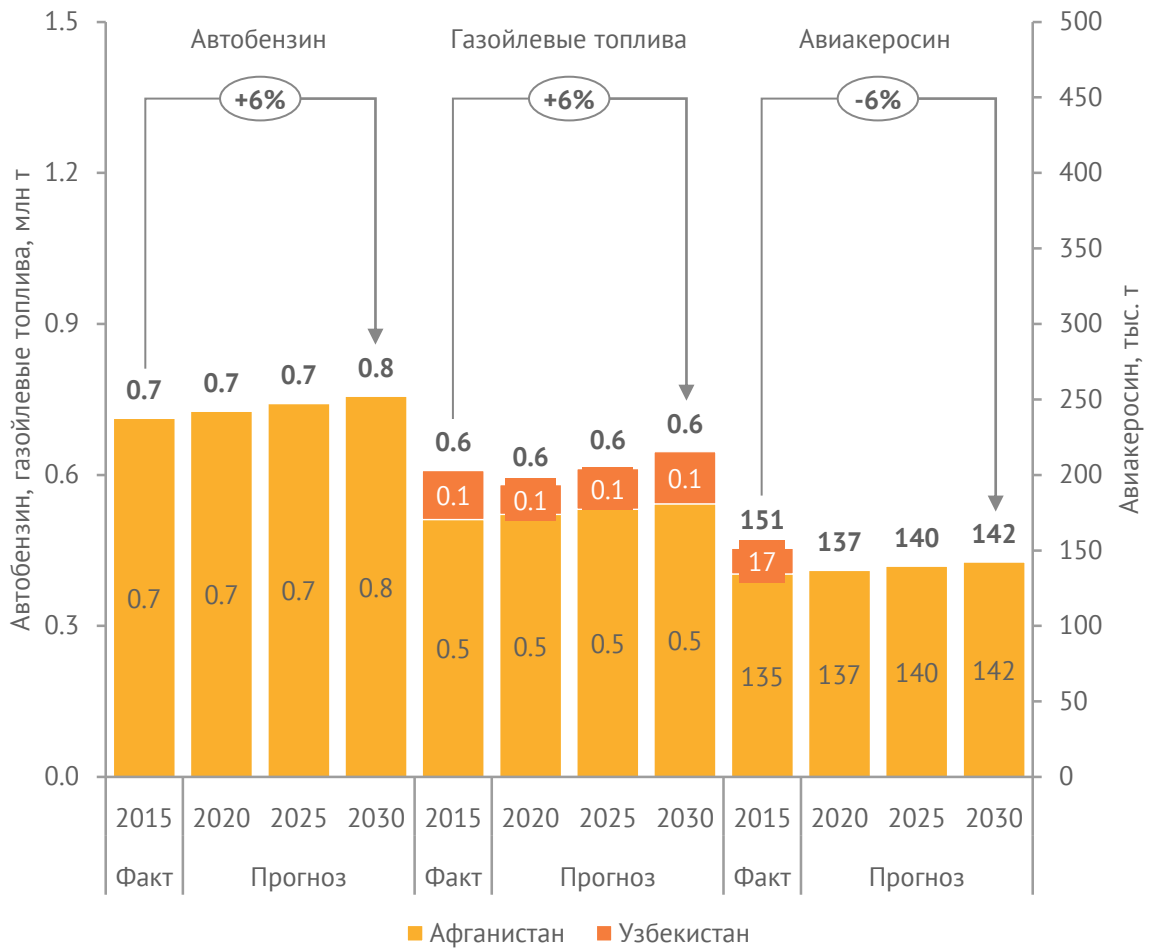
При сохранении российской доли в импорте нефтепродуктов в страны Центральной Азии максимум, на что могут рассчитывать НПЗ Казахстана на этих рынках – это сегодняшняя доля всех остальных стран-экспортеров. Представляется, что ощутимого присутствия нероссийских поставщиков можно ожидать лишь на рынках Афганистана и Узбекистана, на которые в настоящее время идут поставки нефтепродуктов из Туркменистана, Ирана и Азербайджана. В период 2016-2030 гг. объемы этих поставок не претерпят существенных изменений по сравнению с 2015 г. К концу периода по сравнению с 2015 г. суммарно по всем продуктам они увеличатся лишь на 5% – с 1.47 млн т в 2015 г. до 1.55 млн т в 2030 г. При этом потребность центрально-азиатского рынка в импорте автобензина и газойлевых топлив нероссийского происхождения вырастет на 6% – с 0.71 до 0.76 млн т и с 0.61 до 0.65 млн т соответственно, а по авиакеросину упадет на 6% – со 151 до 142 тыс. т (см. Рис. 4.3).

Таким образом, даже если казахстанским НПЗ удастся вытеснить с рассматриваемых рынков производителей Туркменистана, Ирана и Азербайджана (что представляется маловероятным), потребность в их продукции будет очень ограниченной. Причем эта потребность может быть полностью покрыта продукцией уже действующих НПЗ, и тогда для продукции нового НПЗ свободных ниш на внешнем рынке уже просто не остается.

Рис. 4.3

Суммарная потребность в импорте светлых нефтепродуктов нероссийского производства государств Центральной Азии в 2015-2030 гг.

Источник: ИГ «Петромаркет»



Резюмируя изложенное выше, можно сделать вывод, что строительство в Казахстане 4-го НПЗ представляет собой, по меньшей мере, чрезвычайно рискованное мероприятие.



ПЕТРОМАРКЕТ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ГРУППА

Россия, 105082, Москва, улица Фридриха Энгельса,
дом 75, строение 11, офис 300
Телефон и факс: +7 (495) 308-04-45

pm@petromarket.ru

www.petromarket.ru