

Модернизация экономики через нефтехимический кластер

Бахтияр ТОХТАХУНОВ



В ходе последнего визита президента Российской Федерации в Казахстан, лидерами двух стран Нурсултаном Назарбаевым и Владимиром Путиным были подписаны ряд важных документов, в числе которых соглашение о разграничении дна северной части Каспийского моря. Насколько известно, проект освоения нефтяных месторождений в северной части Каспия оттягивался на протяжении 20 лет, никак не решался спор о морских границах и суверенных правах на недропользование между Россией и Казахстаном. Теперь же вопросы о совместной разработке нефтеносных структур будут регулироваться специальным протоколом, который позволит совместным предприятиям Казахстана и России получить новую лицензию на геологоразведку и добычу нефти на шельфе Каспийского моря.

Все бы хорошо, если не считать последних скачков цен на ГСМ и продукты питания, свидетельствующие о факторе экономической депрессии, накрывающей не только Казахстан, но и страны СНГ. Очень часто мы слышим о нашей богатой нефтью стране, где бензин должен стоить гораздо дешевле, нежели его продают сейчас. Мы слышали мнения экспертов-аналитиков, которые утверждали, что дешевый бензин создаст угрозу появления тысячи спекулянтов, которые, воспользовавшись возможностью дешевого топлива, начнут скупать его целыми цистернами и перепродавать в десятки раз дороже странам ЕАЭС. Какова истинная ситуация на рынке страны? Снизятся ли цены на горючее после заключенного соглашения о совместной добыче нефти России и Казахстана, когда очередная волна кризиса дестабилизирует внутривнутриполитическую экономику в республике, связанную с обесцениванием тенге? Какая программа уже действует для защиты от кризиса и как можно реформировать экономику страны с помощью нефтехимических кластеров, рассказал главный научный сотрудник Института экономики КН МОН РК, доктор экономических наук, профессор Олег ЕГОРОВ.

– Олег Иванович, соглашение, заключенное между главами России и Казахстана о совместной добыче нефти на шельфе Каспийского моря, создавалось на паритетных условиях и сулит огромную финансовую прибыль двум странам. Какие выгоды Казахстан извлечет от этого соглашения, и поможет ли оно преодолеть очередную волну кризиса?

– Прежде всего, хотел бы сказать, что Россия давно участвует у нас в разработке проектов по морским месторождениям. Когда мы начинаем работу на море, это сложнейшее дело. Во-первых, с точки зрения технологии, во-вторых, с точки зрения сохранения экологической ситуации, ну и третий аспект – это инвестиции. Подписанию данного соглашения предшествовали встречи глав пяти государств прикаспийского региона, состоявшиеся в октябре-ноябре 2014 года в Астрахани, а затем в Атырау. На встречах был заключен рамочный договор по созданию проекта «Евразия», направленного на интенсификацию геолого-разведочных работ в Прикаспийском регионе, а также бурение сверхглубоких скважин (более 7 тыс. м) совместно – Россией и Казахстаном. Следует отметить, что в настоящее время основной объем экспортируемой казахстанской

нефти идет транзитом через Россию, а оттуда и на внешние рынки. В этом направлении действуют давно установившиеся маршруты, такие как нефтепровод Атырау – Самара, по которому мы прокачиваем, примерно, 15 млн. тонн нефти в год, где она, уже смешиваясь с российской нефтью, направляется в Европу под маркой «Юралс». Второй маршрут – это Каспийский трубопроводный консорциум (КТК) Атырау – Новороссийск, по которому мы прокачиваем около 30-32 млн. тонн нефти в год. По данному маршруту в основном идет тенгизская нефть. В тенгизском проекте (создано совместное предприятие «Тенгизшевройл») Казахстан имеет 20%-ю долю участия, в собственности американской компании «Шеврон» находится 50%, оставшаяся часть распределена между другими компаниями, в том числе и российской.

Казахстану выгодно иметь подобные пути реализации, поскольку добыча нефти в стране имела достаточно устойчивый тренд, за исключением двух последних лет, что связано с влиянием продолжающегося кризиса. Сейчас в стране имеется всего три нефтеперерабатывающих завода, которые на сегодняшний день потребляют, примерно, 15 млн. тонн нефти в год. После завершения предстоящей реконструкции всех трех заводов, возможно, они будут суммарно перерабатывать до 17 млн. тонн нефти при добыче 80-81 млн. тонн. Ну и третий нефтепроводный маршрут уходит в Китай, т. е. Западный Казахстан – Западный Китай, по которому проходит около 12-13 млн. тонн нефти в год. Эта нефть принадлежит китайским компаниям, которые разрабатывают нефтегазовые месторождения в Актюбинской (Жанажол, Кенкияк), Кызылординской (Кумколь) и Мангистауской (Жетыбай и др.) областях. И еще в одном нефтетранспортном проекте Казахстан принимал участие в начале 2000-х годов, но по некоторым объективным причинам поставки нефти в эту систему были приостановлены. Этот проект начинается в порту Актау, а далее нефть танкерами через Каспийское море транспортируется в г. Баку, где поступает в нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан. Это мощная система, по которой может быть осуществлена транспортировка 25-30 млн. тонн нефти в год. Сегодня это направление транспортировки нефти обслуживается только азербайджанской стороной за счет своих ресурсов, в основном морских месторождений Азербайджана.

– Полезных ископаемых в Казахстане много. В том числе углеводородов. Беспокойство вызывают цены на дизтопливо и бензин, я уже не говорю о продуктах питания, поскольку это тема отдельного разговора... Дефицита ГСМ у нас, как такового, быть не должно, потому что нефть-то своя, но цены не стабильны и растут только вверх...

Снизятся ли цены на горючее после заключенного соглашения о совместной добыче нефти России и Казахстана, когда очередная волна кризиса дестабилизирует внутриполитическую экономику в республике, связанную с обесцениванием тенге?

– Вы помните, что в связи с девальвацией цены на бензин марки АИ – 92 подскочили до 130-135 тенге за литр. Потом «сверху» сделали замечание, и цена снизилась до 125 тенге. У нас часто говорят, что именно рынок влияет на политику цен ГСМ и государство не может его контролировать. Это неправильно. Рынок сам по себе никогда не будет контролировать цены. Все подчиняется закону получения максимальной прибыли за счет использования благоприятной на рынке ситуации. Поэтому каждому производителю топлива в лице нефтеперерабатывающего завода и реализатору горючего – оптовые базы, посредники, автозаправки – выгодно как можно выше поднять цены на свой товар, получая как можно больше прибыли за короткое время. Мы это видим постоянно, когда монополисты все чаще норовят поднять цены, а государство это пресекает.

Сегодня муссируются слухи о продаже в частные руки трех нефтеперерабатывающих заводов – Павлодарского, Чимкентского и Атырауского. Где тут логика? Мы только-только приступили к реализации идеи модернизации заводов, строим планы на будущее. Почему именно теперь возникла необходимость продажи этих стратегических объектов, когда эти заводы возвращены в государственную собственность? Так, Чимкентский завод

был возвращен на 50% (другая половина принадлежит китайской компании), Павлодарский и Атырауский полностью. Вот когда эти заводы передадут в частные руки, что будет дальше? Они уже были в частных руках, и никакой там модернизации не проводилось. Это ведь стратегические объекты, функционирование которых должно осуществляться под непосредственным контролем государственных органов. Когда происходят подобные дела, кто-то же, в конце-то концов, должен отвечать за все проекты по модернизации нефтеперерабатывающих заводов, о необходимости которой говорится на протяжении многих лет и, более того, под эту модернизацию уже выделялись очень крупные инвестиции, составлявшие в разные годы 4 и более миллиардов долларов.

У нас сегодня ситуация такова, что нашим заводам не хватает нашей же нефти. Мы каждый год у России закупаем нефть для того, чтобы обеспечить загрузку мощностей на Павлодарском нефтехимическом заводе и в определенной мере на Чимкентском. Мы говорим о дефиците сырья, но и это положение когда-то тоже должно закончиться. Надежды на Кашаган пока не оправдались. Относительно вашего вопроса о влиянии соглашения на цены ГСМ, отвечу, что это не годовое и не двухгодовое мероприятие, это будет ясно через лет пять, пока новые месторождения будут обследоваться, изучаться, буриться и вводиться в промышленную эксплуатацию.

Согласно договору между Россией и Казахстаном, Россия ежегодно поставляет на переработку в Казахстан 7 млн. тонн нефти. Кроме того, Казахстан покупает у России более 1 млн. 200 тыс. тонн бензина и примерно 400 тыс. тонн дизельного топлива в год. Все это к нам поставляется беспроцентно. Но зато при подсчете финансовой окупаемости, мы понимаем, что Россия фактически ничего не теряет и легко возмещает себе все расходы определенным объемом нефти, направляемым в качестве замещения. Из-за того, что отечественные заводы по переработке нефти фактически относятся к категории старых и имеют в основном топливное направление выработки продукции, коэффициент ее извлечения пока что очень низкий. Достаточно сказать, что в целом он находится на уровне примерно 60% по всем трем заводам – Павлодарскому, Чимкентскому и Атыраускому. В качестве сравнения можно отметить, что в Европе, Америке и Японии этот показатель по объектам нефтепереработки равняется 90-92%. То есть 92% – это извлеченная продукция, а остальные 8% – это остаток, который, в общем-то, тоже используется. В этой связи нельзя не отметить тот факт, что после завершения всех работ по модернизации трех казахстанских нефтеперерабатывающих заводов коэффициент извлечения готовой продукции на них должен вырасти до 88-90%, что будет означать не только полную обеспеченность внутреннего рынка в автобензине и дизельном топливе и, как следствие, отказ от поставок топлива извне, но и выработку широкого ассортимента продукции непосредственно для отечественных предприятий нефтехимии, способной увеличить экспортный потенциал страны.

– В вашем институте множество программ и проектов, в которых предлагается модернизировать экономику Казахстана через нефтехимические кластеры. Как вы это себе представляете?

– Понимаете, с 2008 года, мы только и говорим о кластерах. Те разработки, которые в стенах нашего института ведутся, они в виде докладных записок отправляются заказчикам, министерствам и тем, кто заинтересован в наших проектах. Мы считаем, что один из наших кластеров должен быть в Атырауской области. Это блок предприятий в самом городе Атырау, где расположен нефтеперерабатывающий завод и бывший химический завод («Полипропилен»). Все основные нефтетранспортные системы проходят именно здесь и обеспечены сырьем. Рядом в поселке Карабатан уже есть завод «Болашак», специализирующийся на очистке нефти, которая должна поступать с нового морского месторождения Кашаган. В регионе уже положено начало строительству первого интегрированного нефтегазохимического комплекса. Здесь на основе использования нефтяного газа будут извлекаться фракции индивидуальных углеводородов – этановые, пропановые, бутановые и т. д. В чистом виде эти фракции

должны вовлекаться соответствующие процессы обработки. Именно в этих процессах может быть заложена основа получения десятков новых видов полимерной и иной нефтехимической продукции. Можно создавать здесь ряд малых предприятий, которые на базе полимерной продукции будут изготавливать товары народного потребления в очень широком ассортименте, продукцию непосредственно для предприятий нефтегазового комплекса. Именно те товары, которые могут использоваться в большой промышленности. Ведь все это сегодня мы фактически закупаем из-за рубежа. В свое время, когда у нас в Актау был мощнейший завод по производству пластмасс, который в Европе считался крупнейшим. Казахстан отправлял этот вид продукции во многие страны. Сегодня на базе этого предприятия китайской компанией построен завод по производству битумов. Завод пластмасс прекратил свое существование вследствие того, что были прекращены поставки этановой фракции и бензола, необходимых для нормальной работы завода.

Модернизируя наши предприятия нефтепереработки или создавая новые объекты нефтегазохимии, мы должны на стадии проектирования и технико-экономического обоснования ориентироваться на максимальную комплексность использования углеводородного сырья, извлекая те индивидуальные углеводороды, которые на месте могут быть преобразованы в готовую продукцию. Поэтому в том месте, где создается газохимический карабатанский комплекс, мы должны создать комплекс производств с тем, чтобы появилась возможность полностью использовать все фракции, которые там будут извлекаться. В этом случае мы получим возможность отказаться от громадных долларовых затрат на покупку того или иного вида продукции, можем развить малый и средний бизнес вокруг новых зон промышленного развития. Но, мы говорим об этом с 2005 года, в частности, о Карабатане. Уже были привлечены компании-инвесторы, которые впоследствии оказались банкротами. Это как получается? Мы привлекаем инвесторов, не зная их финансовое состояние. Поэтому за 10 лет пустых разговоров, мы ничего так и не сделали. Лет 15, если не больше, мы говорим о модернизации заводов. Тем временем, Атыраускому заводу, о котором было сказано выше, уже 70 лет. Мы его модернизировали дважды. Первый раз этим занялись японские компании и были даны гарантии, что бензин будет европейского стандарта. Затем пришли китайские компании, которые модернизировали завод заново, чтобы извлечь ароматику. А что, на первом этапе ее не надо было извлекать? Получается, мы производим всяческие затраты, которые фактически не дают никаких результатов. Возникает вполне закономерный вопрос: что делать? Надо самим контролировать эти вопросы! Самим заниматься модернизацией заводов, при этом не исключая участия иностранных фирм. Ведь наши специалисты ничуть не хуже иностранных, и думаю, смогли бы наладить производство отечественной продукции высокого качества.