**Производство нефтепродуктов в казахстане**

**Маркетинговое исследование**

Подготовлено:

Заказчик: Национальная палата предпринимателей РК «Атамекен»

2015

Производство писчебумажной продукуции в Республики Казахстан. – г. Астана, 2015 г. – с. ...

ТОО «….» (далее – Исполнитель) является…...

© ТОО «», 2015

Все права защищены.

При перепечатке, микрофильмировании и других формах копирования информации из отраслеовго обзора ссылка на публикацию обязательна. Точка зрения авторов не обязательно отражает официальную позицию ТОО «….».

Контактная информация:

**Ф.И.О.**

Должность:

Тел.: +7 (7172) ….

Email: ……

**Адрес:**

**ТОО «»**

ул. ……………., район …..,

010000, Астана, Республика Казахстан

Телефон: +7 (7172) ………….

Факс: +7 (7172) …………..

Email: ………….@........

http: / / www…………

СОДЕРЖАНИЕ

[Список аббревиатур 4](#_Toc436468406)

[ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ 5](#_Toc436468407)

[МЕТОДОЛОГИЯ 5](#_Toc436468408)

[1. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ОТРАСЛИ, СУЩЕСТВУЮЩИХ ПРОБЛЕМ И ТЕНДЕНЦИЙ 6](#_Toc436468409)

[2. ОКАЗЫВАЕМАЯ ПОДЕРЖКА ОТРАСЛИ 8](#_Toc436468410)

[3. ВНУТРЕННЕЕ ПРОИЗВОДСТВО 10](#_Toc436468411)

[4. ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ МОЩНОСТИ 14](#_Toc436468412)

[5. ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ 15](#_Toc436468413)

[6. РАЗМЕР РЫНКА 19](#_Toc436468414)

[7. ОБЗОР ЦЕН 20](#_Toc436468415)

[8. ПОРТФОЛИО ОСНОВНЫХ ИГРОКОВ РЫНКА 20](#_Toc436468416)

[9. ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЕ ПОВЕДЕНИЕ 22](#_Toc436468417)

[10. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ 24](#_Toc436468418)

[ЛИТЕРАТУРА 28](#_Toc436468419)

### 

### Список аббревиатур

КНР – Китайская Народная Республика

РФ – Российская Федерация

РК – Республика Казахстан

UNIDO - Организация Объединенных Наций по промышленному развитию

ТиПО – Техническое и профессиональное образование

ВУЗ – Высшее учебное заведение

ТН ВЭД – Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности

EBIT – Прибыль до вычета процентов и налогов

EBITDA – Прибыль до вычета процентов, налогов и амортизации

СЭЗ – Свободная экономическая зона

ТЛС - транспортно-логистический сектор

### ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ

Настоящий отчет подготовлен ТОО «……..» для Национальной палатой предпринимателей РК «Атамекен» (далее – Заказчик) в связи с проведением маркетинговых исследований в приоритетных отраслях экономики в рамках Единой Программы «Дорожная карта бизнеса-2020»

Целью данного исследования является сбор и систематизация объективной информации по сектору производства нефтепродуктов в Республике Казахстан, для стимулирования предпринимательской активности юридических и физических лиц.

Основные задачи исследования:

* Краткое описание отрасли, существующих проблем и тенденций;
* Оказываемая поддержка отрасли;
* Внутреннее производство;
* Производственные мощности;
* Внешняя торговля;
* Размер рынка;
* Обзор цен;
* Портфолио основных игроков рынка;
* Потребительское поведение;
* Основные выводы и рекомендации.

### МЕТОДОЛОГИЯ

В качестве источников вторичной информации были использованы экспертные и аналитические публикации, и иные открытые источники информации. По специальным запросам Исполнителя в ведомственных органах были получены основные данные по исследуемому рынку продукции в Республике Казахстан, его экспорту и импорту, а также дополнительная информация для анализа и оценки тенденций развития отрасли.

Источники информации:

* публикации Комитет по статистике Министерства Национальной Экономики РК;
* статистические данные, полученные по специальным запросам Исполнителя;
* информационные, аналитические и экспертные материалы, помещенные в специализированных изданиях, СМИ и Интернете;
* официальные пресс-релизы и аналитические материалы отраслевых ассоциаций, торгово-промышленных палат, и т.д.;
* другие источники.

### КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ОТРАСЛИ, СУЩЕСТВУЮЩИХ ПРОБЛЕМ И ТЕНДЕНЦИЙ

Развитие нефтепереработки критично для решения вопроса самообеспечения страны горюче-смазочными материалами и является основой нефтехимической отрасли.

Как отмечено в Государственной программе индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы: значительным барьером для роста производства продуктов нефтепереработки является более высокая доходность от экспорта нефти в сравнении с доходами от поставок на внутренний рынок. В то же время, в условиях снижения мировой цены на нефть рентабельность экспортных операций снижается при неизменности других показателей. Так, экспортная таможенная пошлина в апреле т.г. с 60 долл. США увеличена до 80 за тонну. При этом, по словам экспертов отрасли себестоимость производства казахстанской нефти находится на уровне 50 долл. США за баррель. Кроме того, высока доля расходов для транспортировки казахстанской нефти. По оценкам экспертов, в результате снижения мировых цен на нефть добыча станет убыточной, недро¬пользователи могут сократить бурение новых скважин для сохранения рентабельности.

Согласно основному классификатору экономической деятельности к продуктам нефтепереработки относятся моторное/дизельное топливо (бензин, керосин, газолин и т.д.), продукты для нефтехимической промышленности и для строительства дорог, смазочные масла, горючее топливо (облегченное, среднее и тяжелое).

Проблему обеспечения внутреннего рынка страны горюче-смазочными материалами в Казахстане безуспешно пытаются решить в течение уже двух десятилетий. На нефтеперерабатывающих заводах (НПЗ) перерабатывается менее 18% добываемой в стране нефти. К тому же структура производства не отвечает потребностям внутреннего рынка: около 30% высокооктановых бензинов республика импортирует.

НПЗ республики работают по давальческой схеме: они получают нефть от поставщиков (порядка 55 компаний), затем перерабатывают и полученные нефтепродукты передают обратно поставщикам. Основными поставщиками сырой нефти и, соответственно, получателями нефтепродуктов являются ТОО «Petrosan», АО «КазМунайГаз-Переработка Маркетинг», ТОО «Petroleum Operaiting», ТОО «Саутс-Ойл» и компания «Litasko SА». На эти компании приходится около 86% нефти, поставляемой для переработки на НПЗ. Доля этих поставщиков в общем объеме отгруженных с НПЗ нефтепродуктов составляет по бензину – 88%, дизтопливу – 86%, мазуту – 77%.

Распределение нефтепродуктов происходит по следующей схеме. Министерство энергетики утверждает графики поставок нефтепродуктов, а именно бензина марки «АИ-80», «АИ-92», дизтоплива, социальный мазут на отопительный период, а также авиакеросин для аэропортов. Графики поставок бензина и дизтоплива согласовываются с областными акиматами и оптовыми поставщиками нефтепродуктов, и далее нефтепродукты распределяются между розничными реализаторами через региональных операторов АЗС. Однако прозрачности и гласности в распределении топлива акиматами нет, как и объяснения выделения конкретных объемов ГСМ той или иной компании. Непонятно, на основании каких критериев определяются эти объемы.

Изменению ситуации в производстве нефтепродуктов в Казахстане в лучшую сторону препятствует целый ряд существующих в отрасли проблем. Перечислим некоторые из них. Это высокие (и продолжающие расти) тарифы на электроэнергию, что ведет к росту затрат на добычу и переработку нефти. Кроме того, на нефтеперерабатывающие заводы поступает в основном нефть, добываемая на прошедших пик добычи и теряющих мощности месторождениях.

Отечественная нефтедобыча вступила в период стагнации. Так, если до 2004 года ежегодная добыча росла в среднем на 15%, то с 2005 года – на 4,8%, а с 2011 года – всего на 0,4%. Это снижение сопровождается ростом себестоимости барреля. В частности, себестоимость добываемой на Мангышлаке нефти составляет уже около 80 долларов за баррель. На более «молодом» Тенгизе она идет (по разным данным) на уровне 25 - 45 долларов за баррель.

Государством не контролируется и ценообразование самой нефти, которая выходит из скважины. Отсутствуют как законодательно установленные нормы выхода нефтепродуктов из одной тонны нефти для каждого месторождения, так и контрольные приборы учета объемов произведенных, импортируемых и реализуемых нефтепродуктов на НПЗ и нефтебазах. Это отнюдь не стимулирует внедрение новых технологий для снижения себестоимости добычи нефти и ее переработки.

Минимальные ставки акцизов установлены в 2000 году и с тех пор не менялись: бензин — 5 тыс тенге за тонну, дизельное топливо — 600 тенге за тонну. На конец 2014 года доля суммы акциза в одном литре бензина составляла 3,7 тенге, дизельного топлива — 0,5 тенге, тогда как стоимость бензина за указанный период выросла с 40 до 115 тенге за литр, или увеличилась более чем в 2,5 раза.

### ОКАЗЫВАЕМАЯ ПОДЕРЖКА ОТРАСЛИ

Единая программа поддержки и развития бизнеса «Дорожная карта бизнеса 2020» (далее - Программа) разработана для реализации Послания Президента Республики Казахстан народу Казахстана «Новое десятилетие - Новый экономический подъем - новые возможности Казахстана» и Общенационального плана развития Казахстана до 2020 года, утвержденного Указом Президента Республики Казахстан от 17 февраля 2010 года № 925.

Единая программа поддержки и развития бизнеса «Дорожная карта бизнеса 2020» (далее – Единая Программа «Дорожная карта бизнеса 2020») разработана Министерство национальной экономики Республики Казахстан и направлена на достижение цели посланий Президента Республики Казахстан народу Казахстана «Стратегия «Казахстан - 2030» и «Казахстанский путь - 2050: единая цель, единые интересы, единое будущее».

Основная цель Единой Программы «Дорожная карта бизнеса 2020» - это обеспечение устойчивого и сбалансированного роста регионального предпринимательства, а также поддержание действующих и создание новых постоянных рабочих мест.

Единой Программой «Дорожная карта бизнеса 2020» будет проводиться работа по следующим четырем направлениям:

1) поддержка новых бизнес-инициатив предпринимателей моногородов, малых городов и сельских населенных пунктов;

2) отраслевая поддержка предпринимателей, осуществляющих деятельность в приоритетных секторах экономики и отраслях обрабатывающей промышленности;

3) снижение валютных рисков предпринимателей;

4) предоставление нефинансовых мер поддержки предпринимательства.

**Первое направление:** поддержка новых бизнес-инициатив предпринимателей моногородов, малых городов и сельских населенных пунктов предусматривает оказание предпринимателям следующих мер финансовой поддержки:

1) субсидирование части ставки вознаграждения по кредитам/договорам финансового лизинга банков/банка развития/лизинговых компаний;

2) частичное гарантирование по кредитам банков/банка развития;

3) предоставление государственных грантов;

4) микрокредитование субъектов малого предпринимательства;

5) субсидирование части ставки вознаграждения по микрокредитам частных микрофинансовых организаций;

6) частичное гарантирование кредитов микрофинансовых организаций перед банками.

**Второе направление:** отраслевая поддержка предпринимателей, осуществляющих деятельность в приоритетных секторах экономики и отраслях обрабатывающей промышленности предусматривает оказание предпринимателям следующих мер финансовой поддержки:

* субсидирование ставки вознаграждения по кредитам/договорам финансового лизинга банков/банка развития/лизинговых компаний;
* частичное гарантирование по кредитам банков/банка развития;
* развитие производственной (индустриальной) инфраструктуры;
* создание индустриальных зон.

**Третье направление:** снижение валютных рисков предпринимателей предусматривает субсидирование номинальной ставки вознаграждения по действующим кредитам/договорам финансового лизинга банков/банка развития/лизинговых компаний в национальной и иностранной валютах.

**Четвертое направление:** нефинансовые меры поддержки предпринимательства предусматривают оказание государственной нефинансовой поддержки субъектам частного предпринимательства и населению с предпринимательской инициативой по следующим функциональным направлениям:

* информационно-аналитическое обеспечение предпринимательства;
* развитие компетенций предпринимателей;
* повышение производительности предпринимателей;
* расширение деловых связей.

Сроки реализации Единой Программой «Дорожная карта бизнеса 2020» - 2015-2019 годы. На реализацию Единой Программой «Дорожная карта бизнеса 2020» из республиканского бюджета в 2015 году предусматривается 56 387 058 тыс. тенге, в 2016 году - 53 376 977 тыс. тенге, в 2017 году - 66 914 948 тыс. тенге, в 2018 году - 66 941 960 тыс. тенге, в 2019 году - 66 967 833 тыс. тенге. Дальнейшее финансирование Программы будет осуществляться в рамках средств, предусмотренных в республиканском бюджете на соответствующие финансовые годы.

По состоянию на 23 ноября 2015 года в рамках Единой Программой «Дорожная карта бизнеса 2020»:

* всего подписано договоров о субсидиях по 6423 проекта на общую сумму 1 102,68 млрд тенге, по первому направлению – 816 проектов на сумму 35,43 млрд тенге, по второму направлению – 5320 проектов на сумму 734,79 млрд тенге и по третьему направлению – 287 проектов на сумму 332,46 млрд тенге;
* в том числе 327 проектов, отклоненных МЭРТ, ГО Фонда, РКС, отказавшихся от участия заемщиков и др.;
* Наиболее активные регионы: Павлодарская область, Восточно-Казахстанская область, Актюбинская область, Южно-Казахстанская область и Карагандинская область.

В структуре субсидируемых проектов в разрезе отраслей преобладает обрабатывающая промышленность 33,4%, сектор транспорта и складирования 29,2%, ремонта автотранспортных средств 7,3%; здравоохранение и социальные услуги 6,1%, а также проекты в агропромышленном комплексе 10,7%.

### ВНУТРЕННЕЕ ПРОИЗВОДСТВО

В Казахстане в 2014 г. было произведено 13,8 млн. тонн нефтепродуктов, что на 1,2% выше показателей 2013 г. За период 2010-2014 гг. объем выпуска продуктов переработки нефти стране увеличился на 18% (на 2,1 млн. тонн), прежде всего, за счет роста производства в Южно-Казахстанской области на 21% (на 791 тыс. тонн), а также в Павлодарской области на 20% (на 684 тыс. тонн).

**Производство нефтепродуктов в Казахстане в 2010 - 2014 гг., млн. тонн**

*Источник: Статистический сборник «Промышленность Казахстана и его регионов», Комитет по статистике МНЭ РК*

В среднем за последние пять лет среднегодовой уровень производства нефтепродуктов в Казахстане составляет 13,1 млн. тонн. Основной объем производства продуктов нефтеперерабатывающей промышленности в стране сконцентрирован в трех областях – Южно-Казахстанской, Павлодарской и Атырауской областях, на которые приходится порядка 92% всего республиканского выпуска. Наибольший объем переработки по итогам 2014 г. отмечен в ЮКО (4,53 млн. тонн).

**Региональная структура производства продуктов нефтепереработки в Республике Казахстан в 2014 г.**

*Источник: Статистический сборник «Промышленность Казахстана и его регионов», Комитет по статистике МНЭ РК*

В последние годы наблюдается значительный рост объемов нефтепереработки в Жамбылской области. За период 2010 - 2014 гг. производство нефтепродуктов в области увеличилось в 7,7 раза с 42 тыс. тонн до 306 тыс. тонн. При этом, начиная с 2010 г. отмечается последовательное снижение уровня переработки нефти в Актюбинской области – за три последних года выпуск нефтепродуктов сократился на 83% и по итогам 2014 г. составил 154 тыс. тонн.

**Производство продуктов нефтепереработки в регионах Казахстана в 2010 - 2014 гг., млн. тонн**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Область | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Актюбинская | 0,36 | 0,92 | 0,21 | 0,14 | 0,15 |
| Атырауская | 3,66 | 4,05 | 4,14 | 4,12 | 4,06 |
| ЗКО | 0,44 | 0,33 | 0,37 | 0,33 | 0,54 |
| Жамбылская | 0,04 | 0,05 | 0,13 | 0,29 | 0,31 |
| ЮКО | 3,74 | 4,27 | 4,29 | 4,43 | 4,53 |
| Павлодарская | 3,39 | 3,89 | 3,66 | 4,10 | 4,08 |
| Прочие области | 0,08 | 0,72 | 0,60 | 0,26 | 0,18 |

*Источник: Статистический сборник «Промышленность Казахстана и его регионов», Комитет по статистике МНЭ РК*

Среди продуктов нефтепереработки наибольший удельный вес в республиканском производстве имеет дизельное топливо, доля которого по итогам 2013 г. составила 42%. Кроме того, наблюдается высокая доля производства мазута топочного. На продукты с более высоким уровнем переработки, такие как бензин и битум нефтяной, приходится лишь 22% и 5% всего республиканского объема выпуска товаров нефтепереработки.

**Структура производства нефтепродуктов в Казахстане в разрезе товаров в 2014 г**

*Источник: Статистический сборник «Промышленность Казахстана и его регионов» Комитета по статистике МНЭ РК*

По данным Комитета по статистике МНЭ РК в 2014 г. в Казахстане было произведено 5,1 млн. тонн дизельного топлива, 3,7 млн. тонн мазута, 2,7 млн. тонн бензина, 603 тыс. тонн битума и 136 тыс. тонн керосина. За период 2010 - 2014 гг. выпуск топлива дизельного увеличился на 21%, мазута – на 15%, бензина – на 5%. При этом, в сравнении с 2011 г. производство мазута в Казахстане сократилось на 13%, бензина – на 1%.

Необходимо отметить, что в последние годы в республике значительно вырос выпуск битума нефтяного – за 2010 – 2014 г. внутреннее производство увеличилось на 80% или на 268 тыс. тонн. Негативным моментом в отечественной нефтепереработке являются снижение выпуска керосина, объемы которого за последние пять лет уменьшились на 64%, а также сохранение низкой динамики выпуска бензина.

**Динамика производства продуктов нефтепереработки в Казахстане в 2010 - 2014 гг., млн. тонн**

*Источник: Статистический сборник «Промышленность Казахстана и его регионов» Комитета по статистике МНЭ РК*

Среди областей Казахстана наибольший объем производства бензина в стране приходится на Павлодарскую область, доля которой в республиканском производстве составила 42%. Павлодарская область также лидирует в производстве дизельного топлива и битума нефтяного, в выпуске которых удельный вес области за 2013 г. составил 37% и 64% соответственно. Кроме того, в настоящее время Павлодарская область является единственным производителей керосина в Казахстане.

**Производство продуктов нефтепереработки в регионах Казахстана и доля областей в производстве товаров в 2014 г., тыс. тонн**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Бензин | | Топливо дизельное | | Мазут топочный | | Битум нефтяной | | Керосин | |
| Павлодарская | 1 147 | 42% | 1 879 | 37% | 915 | 24% | 387 | 64% | 136 | 100% |
| ЮКО | 1 038 | 38% | 1 376 | 27% | 1 053 | 28% | 51 | 8% |  |  |
| Атырауская | 504 | 18% | 1 221 | 24% | 1 506 | 40% | 98 | 16% |  |  |
| Жамбылская | 40 | 1,5% | 80 | 2% | 134 | 4% |  |  |  |  |
| ЗКО | 6,4 | 0,2% | 508 | 10% | 4,7 | 0,1% |  |  |  |  |

*Источник: Статистический сборник «Промышленность Казахстана и его регионов» Комитета по статистике МНЭ РК*

### ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ МОЩНОСТИ

Анализ загрузки производственных мощностей отрасли нефтепереработки за 2013 и 2014 года указывает на относительно высокую ее загрузку, составившую по итогам 2014 г. 73%. При этом, наименьшая загрузка наблюдается в Алматинской области (0,5%), СКО (4%) и Актюбинской области (11%).

В производстве битумов среднегодовая мощность предприятий по республике составила чуть более половины установочной мощности (54%).

Использование среднегодовой производственной мощности - отношение фактического выпуска продукции на специализированных мощностях к среднегодовой мощности, действующей в отчетном году.

**Показатель использования среднегодовой мощности нефтеперерабатывающих предприятий в 2014 год**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Мощность на начало года** | **Мощность на конец года** | **Среднегодовая мощность, действовавшая в отчетном году** | **Выпуск продукции или  количество  переработанного сырья** | **Использование среднегодовой мощности  в отчетном году, в %** |
| ***Бензин, дизельное топливо и мазут, тыс. тонн*** | | | | | |
| **Республика Казахстан** | **18 664,0** | **20 194,8** | **19 983,1** | **14 537,3** | **72,7** |
| Акмолинская | 96,0 | 96,0 | 96,0 | 39,5 | 41,1 |
| Актюбинская | 1 086,0 | 1 126,0 | 1 106,0 | 123,4 | 11,2 |
| Алматинская | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 2,7 | 0,5 |
| Атырауская | 4 756,1 | 4 763,6 | 4 763,6 | 4 443,9 | 93,3 |
| Западно-Казахстанская | 908,9 | 916,6 | 736,1 | 590,1 | 80,2 |
| Жамбылская | 425,3 | 425,3 | 425,3 | 178,9 | 42,1 |
| Кызылординская | 75,0 | 100,0 | 90,0 | 59,7 | 66,3 |
| Мангистауская | 75,4 | 541,6 | 540,4 | 535,3 | 99,1 |
| Южно-Казахстанская | 4 664,9 | 5 649,3 | 5 649,3 | 4 746,5 | 84,0 |
| Павлодарская | 6 000,0 | 6 000,0 | 6 000,0 | 3 812,7 | 63,5 |
| Северо-Казахстанская | 72,0 | 72,0 | 72,0 | 2,9 | 4,0 |
| Восточно-Казахстанская | 4,4 | 4,4 | 4,4 | 1,7 | 38,6 |
| ***Битумы нефтяные дорожные, тыс. тонн*** | | | | | |
| Республика Казахстан | 768,4 | 1 428,6 | 1 102,0 | 597,5 | 54,2 |
| Кызылординская | - | 125,0 | 125,0 | 2,3 | 1,8 |
| Мангистауская | - | 526,6 | 200,0 | 153,1 | 76,6 |
| Южно-Казахстанская | 183,4 | 192,0 | 192,0 | 142,2 | 74,1 |
| Павлодарская | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 238,8 | 47,8 |
| г. Алматы | 85,0 | 85,0 | 85,0 | 61,1 | 71,9 |

*Источник: Комитет по статистике Министерства Национальной Экономики РК*

### ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ

**Импорт**

В связи с низкой динамикой роста внутреннего производства нефтепродуктами, связанной с модернизацией основных объектов, зависимость Казахстана от импорта товаров нефтепереработки ежегодно возрастает. По данным Бюллетеня «Баланс ресурсов и использования важнейших видов сырья, продукции производственно-технического назначения» Комитета по статистике МНЭ РК за период 2010-2014 г. совокупный импорт нефтепродуктов в республику увеличился в 3,9 раза и по итогам 2014 г. превысил 7 млн. тонн. При этом, импорт моторных топлив в Казахстан вырос на 66%, импорт мазута – в 9,9 раза, импорт дизельного топлива – в 8,6 раза.

В 2014 г. объем внутреннего потребления нефтепродуктов составил порядка 12 млн. тонн, из которых 62% составляет доля импорта. В структуре внутреннего потребления более 42% приходится на бензин, 36% - на дизельное топливо, 11% - мазут.

По данным United Nations Commodity Trade Statistics database импорт легких дестилятов в Казахстан в период 2007-2014 гг. увеличился на 81% и составил за 2014 г. 1,4 млн. тонн, из которых порядка 87% приходится на российских производителей. Если в 2007 г. удельный вес России в импорте светлых нефтепродуктов составлял 99%, то в последние два года доля российской продукции снизилась за счет поставок нефтепродуктов из Китая и Беларуси.

**Импорт легких дистиллятов в Казахстан в 2007 - 2014 гг., тыс. тонн**

*Источник: UN Comtrade Database*

По данным Комитата таможенного контроля МФ РК за период 2007 - 2014 гг. импорт бензина в Казахстан вырос на 74% или на 544 тыс. тонн. При этом, в сравнении с показателем 2011 года импорт моторного топлива увеличился в 3,8 раза.

**Динамика импорта нефтепродуктов в Казахстан, тыс. тонн**

*Источник: Комитет таможенного контроля МФ РК*

Импортные поставки битума нефтяного в республику за 2007 - 2014 гг. в связи с активной реализацией проектов по реконструкции автомобильных дорог в стране увеличились на 78% до 457 тыс. тонн. Импорт мазута незначителен – в 2014 г. в Казахстан было завезено 32 тыс. тонн различных типов мазута.

Среди легких дистиллятов в наибольших объемах в Казахстан импортируется бензин с октановым числом менее 95, доля которого в импорте всего бензина составляет 93%. Основной объем бензина завозится из России. Кроме того, в 2014 г. низкооктановый бензин импортирован с Китая (106 тыс. тонн) и Белоруссии (65 тыс. тонн).

Импорт дизельного топлива в 2014 г. составил 605 тыс. тонн, что в 2,5 раза выше показателя 2012 г. и на 57% 2007 г. В целом динамика импорта газойлей в Казахстан коррелирует с темпами объема поставок бензина. За 2007 – 2014 гг. среднегодовые объемы импорта дизельного топлива составили 415 тыс. тонн.

**Объемы импорта отдельных нефтепродуктов в Казахстан в разрезе стран в 2014 г., тыс. тонн**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование товара | Всего импорт | Импорт с России | Импорт с Белоруссии | Импорт с Китая |
| Бензин с октановым числом менее 95 | 1 196 | 1 025 | 65 | 106 |
| Бензин с октановым числом более 95, но менее 98 | 80 | 66 | 0,3 | 14 |
| Бензин с октановым числом более 98 | 2,23 | 2,18 | - | - |
| Бензин авиационный | 0,48 | 0,11 | 0,02 | - |
| Топливо дизельное | 604,8 | 598,3 | 1,98 | - |
| Мазуты | 32,2 | - | - | - |
| Битум нефтяной | 457,2 | 457,1 | - | 0,08 |

*Источник: Комитет таможенного контроля МФ РК*

Помимо легких дистиллятов в Казахстан в больших объемах импортируется дизельное топливо (газойли), также преимущественно из России, удельный вес которой в импорте газойлей в 2014 г. составил 98,9%.

Высокий уровень ввоза некоторых нефтепродуктов из России приводит к периодам затоваривания местных НПЗ. В результате Правительство Казахстана периодически принимает меры по контролю импорта нефтепродуктов, в которых страна не нуждается - мазут, дизельное топливо "летнее", бензин А-80. Данная мера не относится к российским нефтепродуктам, в которых есть высокая потребность (высокооктановые бензин, авиакеросин, дизельное топливо «зимнее»). Так, в конце июля т.г. был снят запрет на импорт нефтепродуктов из России. Ограничения на ввоз нефтепродуктов были введены весной этого года. При этом, в качестве меры снижения зависимости от российских поставок применяются толлинговые операции из КНР. В то же время, с 1 января 2014 года Казахстан осуществляет беспошлинные поставки светлых нефтепродуктов для внутреннего потребления в объеме 1,2 -1,5 млн тонн из России.

**Экспорт**

В последние годы Казахстан экспортирует, преимущественно тяжелые дистилляты, а именно различные виды мазута. По итогам 2014 г. доля мазутов в общем экспорте продуктов нефтепереработки составила 92%.

**Динамика экспорта нефтепродуктов из Казахстана, тыс. тонн**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2007 | 2008 | 2009 | 20010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Бензин | 222 | 228 | 150 | 156 | 142 | - | 1 | 15 |
| Дизельное топливо | 705 | 1 155 | 627 | 660 | 746 | 123 | 157 | 112 |
| Мазуты |  |  |  |  | 2 335 | 2 796 | 3 020 | 2 676 |
| Битум нефтяной |  |  |  | 0 | 8 | 35 | 88 | 110 |

*Источник: Комитет таможенного контроля МФ РК*

Если в недавнем прошлом Казахстан экспортировал в основном легкие дистилляты, то с 2011 г. экспорт бензина минимален, а вывоз дизельного топлива с 2007 г. сократился в 10 раз до 112 тыс. тонн.

Основными странами потребителями казахстанских нефтепродуктов в настоящее время являются Нидерланды, на долю которых приходится 56% всей торговли продуктами нефтепереработки, а также Италия с долей в экспорте 8%. При этом Нидерланды являются крупнейшим потребителем отечественных мазутов и дизельного топлива.

**Объемы экспорта отдельных нефтепродуктов из Казахстана в разрезе стран, тыс. тонн**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование товара | Всего экспорт из Казахстана | Крупнейшая страна потребитель | Доля страны в экспорте товара |
| Бензин с октановым числом менее 95 | 14 | Афганистан | 100% |
| Топливо дизельное | 112 | Нидерланды | 88% |
| Мазуты с содержанием серы от 1% до 2% | 71 | Швейцария | 66% |
| Мазуты с содержанием серы более 2% | 391 | Италия | 61% |
| Мазуты с содержанием серы не более 1% | 2 261 | Нидерланды | 69% |
| Битум нефтяной | 110 | Узбекистан | 74% |

*Источник: Комитет таможенного контроля МФ РК*

### РАЗМЕР РЫНКА

### Среди продуктов нефтепереработки в наибольших объемах в натуральном выражении потребляется дизельное топливо в объеме 6 млн. тонн, бензина – 4,9 млн. тонн. При этом, потребление дизельное топливо за последние пять выросло почти в два раза с 3 млн. тонн.

### Потребление мазута и керосина в Казахстане в 2014 г. составило 1,1 млн. тонн и 543 тыс. тонн соответственно.

**Потребление нефтепродуктов в Казахстане**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Топливо моторное, тыс. тонн | Производство | 2 926,0 | 2 775,4 | 2 876,7 | 2 738,3 | 3 022,6 |
| Экспорт | 115,0 | 12,8 | 41,2 | 37,7 | 17,6 |
| Импорт | 728,0 | 642,9 | 1 710,5 | 1 476,3 | 1 906,5 |
| Размер рынка | **3 539,0** | **3 405,5** | **4 546,0** | **4 176,9** | **4 911,5** |
| Керосин, тонн | Производство | 490 828,0 | 387 146,0 | 366 906,0 | 367 579,0 | 113 828,0 |
| Экспорт | 80 207,0 | 18 975,0 | 1 054,0 | 15 797,0 | 11 667,0 |
| Импорт | 5 085,0 | 709,0 | 131 092,0 | 169 951,0 | 440 735,0 |
| Размер рынка | **415 706,0** | **368 880,0** | **496 944,0** | **521 733,0** | **542 896,0** |
| Дизельное топливо, тыс. тонн | Производство | 4 435,8 | 4 664,7 | 4 713,8 | 5 140,4 | 5 039,0 |
| Экспорт | 1 802,3 | 935,7 | 1 658,4 | 1 678,6 | 1 866,5 |
| Импорт | 416,4 | 973,9 | 2 388,6 | 2 176,3 | 2 814,0 |
| Размер рынка | **3 049,9** | **4 702,9** | **5 444,0** | **5 638,1** | **5 986,5** |
| Мазут нефтяной, тыс. тонн | Производство | 3 806,0 | 4 276,9 | 3 935,8 | 3 734,3 | 3 876,7 |
| Экспорт | 2 529,5 | 2 133,2 | 2 600,4 | 5 391,9 | 3 948,2 |
| Импорт | 0,8 | 2,2 | 122,9 | 3 113,1 | 1 185,7 |
| Размер рынка | **1 277,3** | **2 145,9** | **1 458,3** | **1 455,5** | **1 114,2** |

*Источник: Комитет по статистике МНЭ РК, United Nations Commodity Trade Statistics Database*

### ОБЗОР ЦЕН

### В текущем году стоимость отечественных нефтепродуктов снизилась на все виды товаров. Так, бензин по сравнению с декабрем 2014 г. подешевел на 11%, составив по итогам ноября 96,1 тыс. тенге за тонну. Дизельное топливо снизилось более чем на 7%, мазут топочный – на 11,3%битум – на 19%.

**Цены предприятий-производителей на отдельные виды нефтепродуктов**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Цена тонну, тенге**  **(без учета акцизов и НДС)** | | | **Индекс цен ноября 2015 г., %** | |
|  | **декабрь 2014г.** | **октябрь 2015г.** | **ноябрь 2015г.** | **к октябрю 2015г.** | **к декабрю 2014г.** |
| Бензин моторный (температура перегонки - 30-220 градусов Цельсия) для двигателей с искровым зажиганием, с содержанием свинца не более 0,013 г/л, без добавок TEL или TML | 108 110 | 95 971 | 96 121 | 100,2 | 88,9 |
| Керосин | 129 464 | 102 679 | 102 679 | 100,0 | 79,3 |
| Топливо дизельное летнее (температура перегонки 180-380 градусов Цельсия) для транспорта автомобильного и железнодорожного | 91 025 | 88 573 | 84 512 | 95,4 | 92,8 |
| Топливо дизельное зимнее (температура перегонки 180-380 градусов Цельсия) для транспорта автомобильного и железнодорожного | 125 490 | 114 952 | 114 771 | 99,8 | 91,5 |
| Мазут топочный | 57 298 | 50 926 | 50 846 | 99,8 | 88,7 |
| Топливо печное бытовое | 81 184 | 79 203 | 79 203 | 100,0 | 97,6 |
| Пропан и бутан сжиженные | 90 814 | 62 538 | 72 941 | 116,6 | 80,3 |
| Битумы нефтяные дорожные | 53 080 | 42 943 | 42 943 | 100,0 | 80,9 |

### *Источник: Комитет по статистике МНЭ РК*

### ПОРТФОЛИО ОСНОВНЫХ ИГРОКОВ РЫНКА

По По данным АО «НК «КазМунайГаз» нефтеперерабатывающая промышленность республики представлена 3 казахстанскими НПЗ, которые имеют следующие характеристики:

Атырауский нефтеперерабатывающий завод (АНПЗ): мощность переработки составляет 5,0 млн. тонн в год, глубина переработки – 58%. На данный момент АНПЗ – единственный нефтеперерабатывающий завод, спроектированный под марки нефти месторождений Западного Казахстана;

Шымкентский нефтеперерабатывающий завод (ТОО «ПетроКазахстан Ойл Продактс», ПКОП): мощность – 6,0 млн. тонн в год, глубина переработки – 76%. Предприятие спроектировано под переработку нефти месторождений, консолидированных холдингом «ПетроКазахстан» – Кумколь, Кызылкия, Майбулак и другие;

Павлодарский нефтехимический завод (ПНХЗ): наиболее крупный и технологичный нефтеперерабатывающий завод Казахстана. Мощность переработки составляет 6,0 млн. тонн в год, глубина переработки – 72%. Предприятие спроектировано под спецификацию нефти Западной Сибири и подключено к нефтепроводу Омск – Павлодар, соответственно, 100% потребления завода составляет российская нефть.

По данным АО "КазМунайГаз - Переработка и Маркетинг" общий объем переработки нефти на 3 казахстанских НПЗ в 2014 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличился на 3,4%. Казахстанские увеличили производство бензинов на 17,3% - до 2,2 млн. тонн, авиакеросина - на 13,7% до 315,5 млн. тонн, сжиженного газа - на 14,8%, до 302,9 тыс. тонн, дизтоплива - на 3,6%, до 3,2 млн. тонн. Производство мазута снизилось на 7,5%, до 2,3 млн. тонн.

По данным АО «НК «КазМунайГаз» по итогам 2014 года на 3-х НПЗ переработано 14,3 млн тонн сырой нефти или 100,6% к уровню прошлого года. Из переработанной нефти на 3 НПЗ произведено:

* бензина – 2 660,4 тыс. тонн;
* дизтоплива – 4 070 тыс. тонн;
* мазута – 3 243 тыс. тонн.
* авиакеросина – 402,7 тыс. тонн

**Мини-НПЗ**

По данным национальной статистики в Казахстане по итогам 2014 года действовало 38 предприятий, занимающихся производством продуктов нефтепереработки. По некоторым оценкам количество действующих мини-НПЗ составляет порядка 27 предприятий. По имеющейся информации в 2015 - 2016 годах ожидается запуск 4 новых мини-НПЗ в Актюбинской, Южно-Казахстанской, Алматинской областях мощностью от 300 до 800 тыс. тонн в год каждый. По оценкам профильного министерства продукция мини-НПЗ имеет низкую конкурентоспособность, т.к. глубина переработки нефти на них ограничивается необходимостью инвестиций в улучшение производственных и технологических процессов. По данным профильного министерства удельный вес мини-НПЗ в общем объеме производства в нефтеперерабатывающем секторе сократился до 5,8%. Поскольку мини-НПЗ обеспечивают малые объемы переработки, их рынок во основном составляют отдельные регионы либо города. При этом, по мнению ряда аналитиков, при условии снабжения нефтью развитие мини-НПЗ может быть одним из путей обеспечения регионов бензином. Широкое развитие мини-НПЗ получили в России. По имеющимся оценкам, в настоящее время в России фактически работают 305 заводов, владеющих лицензиями на нефтепереработку.

### ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЕ ПОВЕДЕНИЕ

В зависимости от рода деятельности, в каждой компании существует своя особая система дистрибуции. Но все же есть общие критерии, которые организация всегда должна учитывать при построении каналов сбыта.

К основным критериям можно отнести:

* поиск дистрибуторов. Предполагает поиск оптовых или розничных продавцов, которые будут реализовать товар производителя, и заключение с ними договоренностей на поставку и реализацию товара;
* построение системы логистики. Предполагает формирование места хранения товарных запасов, а также способа и сроков доставки товаров для дистрибуторов;
* подбор персонала. Наем на работу экспедиторов, специалистов по логистике, торговых представителей и других сотрудников, без которых система дистрибуции не сможет работать;
* построение системы маркетинга в розничных сетях. Для эффективного продвижения товаров в рознице необходимо создать рекламную продукцию, способствующую продвижению товара в розничных сетях, а также наладить систему мерчандайзинга.

Для того чтобы в настоящее время выстроить эффективную, работающую систему дистрибуции в любой отрасли рынка, в первую очередь нужно учитывать массу определяющих факторов, как то: период жизненного цикла компании, бренда, продукта, существующее положение дел с дистрибуцией и т.д. Не следует забывать и о соизмеримости амбиций компании, производящей продукт, и этапа развития самого продукта. Кроме того, важно понимать, что нельзя применить действенную модель системы дистрибуции крупной, развитой компании к компании с «молодым» брендом.

Принимая во внимание различие этапов развития компании и бренда, разнятся и факторы оптимизации отношений компании с дистрибуторами. На начальной фазе развития в тандеме «компания-дистрибутор» важно минимизировать отсрочку платежей, чтобы ускорить возврат и оборот денежных средств. Кроме того, для всех важно оптимизировать условия оплаты, взаиморасчетов и ценовые условия.

Каналы продвижения товара могут быть трех видов: прямые, косвенные и смешанные.

Прямые каналы связаны с перемещением товаров и услуг без участия посреднических организация, когда продвижение товаров создается на основе прямых хозяйственных взаимоотношений с потребителями по схеме: производитель - конечный потребитель. Конечный потребитель - тот, кто использует продукцию для удовлетворения своих потребностей. Этот вариант используется в случае, когда производитель не желает отдавать часть прибыли посредникам, когда спрос на товар высокий, товар высокодоходный.

Однако данный вариант имеет ограниченные возможности во времени, пространстве и деньгах, что обусловлено тем, что производитель продукции заинтересован в поставке транзитных количеств товара, исходя из объема его загрузки в транспортное средство (вагон). Существует даже понятие «транзитная норма». Кроме того, производитель будет изготавливать продукцию и переналаживать оборудование только из экономической целесообразности, т.е. на основе формирования достаточно большой партии заказа - заказной норме.

Косвенные каналы связаны с перемещением товаров и услуг сначала от изготовителя к незнакомому участнику - посреднику, а затем от него - к потребителю. Такие каналы обычно привлекают предприятия и фирмы, которые с целью увеличения своих рынков и объемов сбыта, согласны отказаться от многих сбытовых функций и расходов, и соответственно, от определенной доли контроля над сбытом, а также готовы несколько ослабить контакты с потребителями.

В этом случае производитель лишается части прибыли в пользу посредника. Здесь опять существует несколько вариантов. Несмотря на то, что при наличии посредников производитель теряет часть прибыли, их использование объясняется в основном непревзойденной эффективностью в обеспечении широкой доступности товара и доведения его до целевых рынков. Благодаря своим контактам, опыту, специализации и размаху деятельности посредники предлагают фирме больше того, что она обычно может сделать в одиночку. Так, например, работа нескольких производителей через одного дистрибьютора, который устанавливает контакты с несколькими производителями, способствует значительной экономии времени, денег, а также сокращает объем работы.

Смешанные каналы объединяют черты первых двух каналов продвижения товаров. Естественно, изготовитель заинтересован сбывать свою продукцию непосредственно потребителям при наличии собственных региональных складов и торговых точек. Но прежде чем прибегнуть к прямому маркетингу (прямой сбыт), менеджеры изготовителя должны убедиться в том, что продукция предприятия может быть полностью реализована.

В случаях, когда содержание промежуточных складов обходится изготовителю достаточно дорого за счет эксплуатации дорогостоящего оборудования, это вызывает необходимость перехода к прямому маркетингу. Тем не менее, сбытовые промежуточные склады изготовителей играют важную роль в системе товародвижения. При этом изготовители с помощью прямых контактов с потребителями через свой сбытовой персонал могут проводить более концентрированные и своевременные мероприятия для продвижения своей продукции.

Для каждого канала продвижения товара существуют свои сильные и слабые стороны, которые необходимо учитывать в зависимости от финансового состояния компании.

### ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Внутренний рынок бензина характеризуется:

* государственным регулированием розничных цен на бензин;
* высокой долей импорта бензина и зависимости от поставок из РФ;
* периодически возникающим дефицитом бензина;
* ужесточением экологических требований в перспективе.

Объем потребления бензина моторного в 2014 году составил более 5 млн. тонн, тогда как производство составило 2,74 млн. тонн, т.е. внутренне производство не покрывает внутренний спрос.

По оценкам профильного министерства, имеющийся ежегодно в Казахстане дефицит в светлых нефтепродуктах в размере 1,9-2 млн. тонн покрывается за счет импорта нефтепродуктов, прежде всего из РФ. По данным таможенной службы Казахстана за период январь-август импортировано 1 693 тыс. тонн нефтепродуктов (включая топливо минеральное).

Наибольшие объемы импорта приходятся на марку АИ-92. По некоторым оценкам, ежесуточная отгрузка бензина марки АИ-92 с НПЗ России и других стран в Казахстан составляет 2,8-3 тысячи тонн. По данным АО «КазМунайГаз» - переработка и маркетинг» объем потребления бензина марки АИ-92/93 в 2014 году составлял 2,86 млн. тонн, тогда как в 2013 году - 2,89 млн. тонн (средняя потребность в месяц не менее 280 тыс. тонн). Вместе с тем, импорт бензина марки АИ-92/93 в 2013 году составил 1,01 млн. тонн, в 2014 году - 1,12 млн. тонн. Объемы потребления АИ-92/93 в 2015 году ожидаются на уровне 2013-2014 годов. Годовой объём производства бензина АИ-92 в Казахстане составляет 1,9 млн тонн при общей потребности на уровне 2,8 млн тонн. Производство бензина марки АИ-92 и дизельного топлива на НПЗ РК не обеспечивает полностью всю потребность данными нефтепродуктами внутреннего рынка Казахстана.

В последние годы доля импортного бензина в общем внутреннем потреблении выросла с 22% до 34%, что, на наш взгляд, связано с рядом факторов.

Во-первых, имеющиеся объемы внутреннего производства не покрывают растущие объемы потребления бензина. Так, за период 2008-2014 годы ежегодное внутреннее производство бензина моторного составило в среднем 2 740 тыс. тонн, тогда как потребление (прежде всего, населением) выросло на 33%. Рост спроса на бензин стимулируется повышением уровня автомобилизации населения. Так, за период 2009-2014 годы число единиц автомобильного легкового транспорта, принадлежащего индивидуальным владельцам, выросло с 2 656,8 тыс. до 3 567,8 тыс. (на 34%). При этом, из зарегистрированных на 1 января 2014 года 3 678 282 единиц легковых автотранспортных средств 3 613 651 единиц используют в качестве топлива бензин. Как результат, при растущих объемах потребления и ограниченном внутреннем производстве бензина происходит рост его импорта.

Во-вторых, рост внутреннего производства сдерживается состоянием инфраструктуры переработки нефти. Следует отметить, что переработка на местных НПЗ находится на достаточно низком уровне. В Казахстане работают три крупных НПЗ - Павлодарский - на севере, Атырауский - на западе, Шымкентский - на юге. Суммарный объем переработки на этих заводах составляет примерно 14 млн. тонн при среднем уровне переработки на уровне 70%. Так, по данным Атырауского НПЗ за 2014 год глубина переработки составила 59,8% при объеме переработки 4,4 млн. тонн нефти. По данным АО «КазМунайГаз – переработка и маркетинг» за период с января по сентябрь т.г. на отечественных НПЗ было переработано 10 993, 346 тыс. тонн нефти, или 3,4% больше чем за аналогичный период 2013 года, за 2014 год - 11 868 тыс. тонн. Тем не менее, производимых в стране нефтепродуктов не хватает для удовлетворения внутреннего спроса. На сегодняшний день идет процесс модернизации всех трех казахстанских НПЗ, который завершится в 2016 году. В 2016 году после модернизации три НПЗ будут иметь суммарную мощность 18,5 млн. тонн с глубиной переработки до 90%. В результате ожидается, что Казахстан обеспечит себя бензином, дизельным топливом, авиакеросином экологических стандартов Евро-4 и Евро-5.

В-третьих, в результатах переработки нефти в Казахстане по-прежнему высока доля мазута и вакуумного газойля, тогда как потребление ориентировано на бензин. Так, в 2014 году на Атырауском НПЗ из 4,4 млн. тонн переработки нефти мазут составил 1,5 млн. тонн, дизельное топливо – 1,2 млн. тонн, автобензин – 500 тыс. тонн. При этом, текущая инфраструктура АНПЗ не позволяет производить больше светлых нефтепродуктов. С завершением модернизации АНПЗ ситуация улучшится. Основной объем производства бензина осуществляется АО «ПКОП» и ПНХЗ. ПКОП за 2014 год из 4,8 млн. тонн переработки нефти произведено 1 млн. тонн автобензина (с долей высокооктановых бензинов 69,6%), мазута – 968,2 тыс. тонн и 1,4 млн. тонн дизельного топлива при глубине переработки 74,4%. На ПКОП в основном перерабатывается казахстанская нефть месторождений Кумколь и Кенкияк, а также западносибирская нефть. ПНХЗ в 2014 году переработано более 5,0 млн тонн сырой нефти, из них автобензин – 1,2 млн. тонн, дизельное топливо – 1,5 млн. тонн, мазут – 762,8 тыс. тонн. ПНХЗ технологически ориентирован на переработку западносибирской нефти.

В-четвертых, зависимость от импортных поставок сырья для НПЗ. В 2014 году из 69 483,6 тыс. тонн добытой нефти на экспорт направлено 56 884,5 тыс. тонн. По оценкам, из 14 млн. тонн перерабатываемой внутри страны нефти, порядка 7 млн. тонн - это российская нефть. По данным ОАО «АК «Транснефть» количество поставленной нефти на НПЗ Казахстана за 2014 год увеличилось на 1,11 млн. тонн по сравнению с предыдущим годом и составило 7,12 млн. тонн. Другие поставщики нефти на НПЗ - это нефтедобывающие предприятия Мангистау, Эмбы, Актобе, Кумколя – уровень добычи которых с каждым годом будет снижаться в связи с естественным процессом выработки месторождений. По некоторым оценкам, самые крупные поставщики нефти - Карачаганак и Тенгиз - не смогут заполнить модернизированные НПЗ, поскольку работают по соглашению о разделе продукции, как и Кашаган (после начала работы).

Необходимость производства автобензинов, соответствующих высоким стандартам качества, обусловлена требованиями автомобильного рынка в мире. С каждым годом он насыщается транспортными средствами с большей мощностью двигателей, конструкция которых предусматривает использование моторного топлива не ниже 4 и 5 классов. В Казахстане, несмотря на высокие темпы автомобилизации, присутствует проблема устарелого автомобильного фонда. Так, из 3 678 282 зарегистрированных легковых автотранспортных средств по году выпуска на 1 января 2015 года, 2 913 095 единицы имели год выпуска более 10 лет. Устарелый автомобильный фонд ограничивает спрос высокооктановых бензинов.

Производство бензина регулируется техническими и экологическими нормами. Ожидается закономерный рост спроса на высокооктановые компоненты и рост их производства в силу нормативных требований.

На территории Российской Федерации регламент ввелся с 1 января 2015 года. Выпуск в обращение и обращение дизельного топлива экологического класса К4 допускается на территории Российской Федерации - по 31 декабря 2015 года. Выпуск в обращение и обращение дизельного топлива экологического класса К5 не ограничен. Таким образом, в ближайшей перспективе качество производимого в России бензина будет превышать качество местного и будет соответствовать мировым стандартам. В России акцизная политика государства в отношении производства моторных топлив создает условия, при которых выпуск топлива низких экологических стандартов становится невыгодным. При этом, крупнейшие российские предприятия нефтяного сектора уже начали модернизацию своих производств по требованиям регламента. Так, запуск производства топлива Евро-5 осуществлен Сургутским ЗСК (группа АО «Газпром переработка»), Куйбышевским НПЗ и Сызранским НПЗ (группа НК «Роснефть»).

Общемировой тренд на потребление топлива стандарта Евро-4 и Евро-5 мотивирует производителей бензина к выбору более экологичных топливных компонентов взамен бензола и ароматических соединений. На российском рынке широкое распространение получили метил-трет-бутиловый эфир (МТБЭ). Поскольку топливные добавки, произведенные на основе N-метиланилин (ММА) являются высококонцентрированными, их использование и транспортировка вызывают экологические риски. Использование ММА в бензинах класса Евро-5 и выше по причине токсичности присадки также будет запрещено техническим регламентом Таможенного союза с 2016 года в связи с требуемым ограничением концентрации ароматических углеводородов в топливах.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан
2. Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан
3. АО «Национальное агентство по экспорту и инвестициям «KAZNEX INVEST»
4. АО «Казахстанский институт развития индустрии»
5. Прогноз социально-экономического развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы, протокол № 37 от 27 августа 2014 года, с учетом внесенных изменений (протоколы № 48 от 4 ноября 2014 года и№ 50 от 14 ноября 2014 года), одобрен на заседании Правительства Республики Казахстан
6. United Nations Commodity Trade Statistics Database
7. <http://www.kaznexinvest.kz/napr/export/library/brochures_rus_2012/chem_rus_1>
8. Казахстан - анализ основных отраслей промышленности страны, Вестник промышленности. <http://365-tv.ru/index.php/analitika/kazakhstan/129-kazakhstan-analiz-osnovnykh-otraslej-promyshlennosti-strany>

Данное маркетинговое исследование было подготовлен исключительно в целях информации. Содержащаяся в настоящем маркетинговом исследовании информация была получена из источников, которые, по мнению Исполнителя, являются надежными, однако не гарантирует точности и полноты информации для любых целей. Информация, представленная в данном отчете, не должна быть истолкована, прямо или косвенно, как информация, содержащая рекомендации по инвестициям. Все мнения и оценки, содержащиеся в настоящем материале, отражают мнение авторов, полученных на основании анализа источников на день публикации и подлежат изменению без предупреждения. Исполнитель не несет ответственность за какие-либо убытки или ущерб, возникшие в результате использования любой третьей стороной информации, содержащейся в настоящем отчете, включая опубликованные мнения или заключения, а также за последствия, вызванные неполнотой представленной информации. Информация, представленная в настоящем маркетинговом исследовании, получена из открытых источников (т.е. не является коммерческой тайной), либо предоставлена упомянутыми в отчете компаниями и государственными учреждениями. Дополнительная информация предоставляется по запросу. Данное маркетинговое исследование или любая его часть может распространяться и тиражироваться любыми способами только при обязательной ссылки на Исполнителя.

**ТОО «……»**

ул. О 1, район Есил, 010000, Астана, Республика Казахстан

Телефон: +7 (7172) .. .. .. Факс: +7 (7172) .. .. ..

Email: [i@.kz](mailto:i@.kz) http:// www.b.kz