

экономика региона

Растет как на углях

В последние два года кузбасская индустрия развивалась вопреки доминирующим тенденциям российской экономики. Региональная промышленность демонстрировала рост, несмотря на, казалось бы, крайне сложные условия как внутреннего, так и внешнего рынка. Впрочем, исключительности в оптимистичных цифрах статистики немного: лидерами стали отрасли, выигравшие от изменений курсовой разницы на экспортных рынках, и те, кто удачно сыграл на внутреннем спросе и импортозамещении.

— тенденции —

По данным Кемеровостата, в первом квартале 2015 года промышленность Кузбасса прибавила 2,5% к уровню 2014 года. Рост обеспечили энергетика (+13,7%) и угледобыча (+3,7%). Общую оптимистичную картину не испортило даже сокращение на 5,6% в обрабатывающей промышленности. Впрочем, уже в апреле угольщики показали отрицательную динамику (–6%) и статистика зафиксировала спад, в общем объеме промышленного производства он составил 3,2%. Крупная авария на угольном разрезе «Заречный» ОАО «СУЭК-Кузбасс» не только остановила более чем на два месяца добычу на этом предприятии, но также повредила инженерную инфраструктуру (ЛЭП, автомобильную и железную дороги) соседних шахт и разрезов, вызвав и там остановки и снижение добычи. Продолжающийся рост в энергетике и нефтепереработке, увеличение объемов производства в металлургии на фоне неудач в добычающей отрасли не повлияли на общую картину. Первое полугодие 2015 года региональная промышленность завершила пусть и небольшим, но снижением — на 0,4%. В июле 2015 года ситуация в угольной отрасли стабилизировалась и статистика начала фиксировать возобновление и постепенное наращивание роста по всей индустрии Кузбасса.

● По итогам 2015 года объем отгруженных товаров в угледобыче составил 526,3 млрд руб. (в действующих ценах). Это больше, чем в металлургии, нефтепереработке и энергетике, вместе взятых. В металлургии объем отгруженных товаров составил 188,6 млрд руб., в производстве кокса и нефтепродуктов — 102,4 млрд руб., в производстве и распределении электроэнергии, газа и воды (66% в котором за-

нимает выработка и передача электроэнергии, 28% — теплоэнергии) — 90,6 млрд руб.

В условиях постоянного снижения цен на сырье на внешнем рынке угольные компании работают со второй половины 2013 года. При этом именно экспорт обеспечивает значительную часть их доходов. Уменьшение экспортных поступлений привело к сокращению инвестиционных программ, в том числе модернизации и обновления оборудования, включая и то, что производится на заводах Кузбасса. Так, объем производства в транспортном машиностроении в 2014 году сократился на 48,2%, в производстве машин и оборудования — на 24,1%. Парадоксально, но в 2015 году этот же фактор привел к обратному эффекту. Валютные доходы добывающих компаний продолжили падение из-за снижающихся цен на уголь на мировых рынках, при этом из-за курсовой разницы выросли рублевые поступления. Это, в свою очередь, снизило интерес угольщиков к импортной технике и привело к росту объемов заказов по выпуску горно-шахтного оборудования на кузбасских заводах. Как отметил директор по ремонту ОАО «Угольная компания „Южный Кузбасс“» Сергей Боковиков, из-за удорожания импортной техники компания с охотой рассматривает предложения отечественных производителей и активно сотрудничает со многими машиностроительными предприятиями Кузбасса. В итоге в 2015 году производство машин и оборудования прибавило 21,1% по сравнению с 2014 годом. Конечно, уровень начала спада еще не преодолен, но, возможно, улучшить статистические показатели удастся в этом году.

А вот транспортному машиностроению, которое представлено в регионе производством и ремонтом железнодорожных вагонов, фак-



Даже в условиях развития нефтепереработки именно угольная промышленность по-прежнему определяет положение дел в экономике Кузбасса

тор изменения курсовой разницы не помог. Не один год этого рынок железнодорожных грузовых перевозок рос быстрыми темпами, угольщики и металлурги сами шли на этот рынок, формируя собственный вагонный парк и операторские компании. Но сегодня на рынке создан дефицит вагонов, и спрос на них резко упал. В 2014 году объемы вагоностроения в Кузбассе начали сильно снижаться, отрасль не смогла преодолеть спад и в прошлом году: к 48,2% снижения 2014 года добавилось 53,7%. Крупнейший производитель, ОАО «Новокузнецкий вагоностроительный завод» (НКВЗ, запущен в 2008 году), прекратил выпуск вагонов в мае прошлого года и с начала июля уволил практически весь персонал.

Один из акционеров НКВЗ Евгений Подъяпольский в начале 2015 года трудности завода объяснял именно падением угольного рынка, сокращением объема грузо-

перевозок и, как следствие, снижением спроса на полувагоны, производимые на предприятии. Ситуация серьезно ухудшилась с началом кризиса осенью 2014 года: дорожал металлопрокат и одновременно стали недоступны банковские кредиты. «А покупатели вагонов лишь 15–20% стоимости оплачивают авансом за счет собственных средств, остальное покрывают кредитами», — указал он. В результате себестоимость вагонов превысила расходы на их покупку или лизинг. «Суточная доходность вагона составляла 500 руб., а расхода на вагон — 800 руб., наши клиенты и от продления контрактов, заключенных в 2014 году, отказались, и от заключения новых», — сообщил тогда Евгений Подъяпольский. Не помогло заводу и освоение производства инновационного полувагона (на 6–7% увеличивает грузооборот), который презентовали председателю правительства России Дмитрию Медведеву 1 апреля 2013 года.

С мая 2015 года на НКВЗ введено наблюдение, определиться с другой процедурой банкротства кредиторы пока не смогли. В то же время крупнейший из них, ПАО «Трансфин-М», предлагает восстановление произ-

водства в свете роста спроса на новые вагоны в 2016 году. «В случае введения конкурсного производства распродажа залогового имущества НКВЗ возместит не более 15–20% от размера долга завода, — заявил по поводу перспектив предприятия гендиректор «Трансфин-М» Дмитрий Зотов. — Мы предлагаем конвертировать долг завода через так называемую процедуру замещения активов в его акции и рассчитаться ими с кредиторами пропорционально имеющейся задолженности. Восстановление производства отвечает интересам жителей региона, муниципального бюджета и государства в целом».

Другой конъюнктурный поворот, на этот раз вызванный исключительно природным фактором (малой водностью сибирских рек), сильно помог энергетике Кузбасса, обеспечив ей значительный рост по итогам 2015 года. Общий рост в отрасли составил в прошлом году 7,6%, при этом в производстве и распределении электроэнергии — 16,7%, а в теплогенерации, напротив, произошел спад на 9,6%, вызванный теплой зимой 2014–2015 годов. По оценке Юрия Шейбака, директора кузбасского филиала ООО «Сибирская ге-

нерирующая компания» (СГК, основной производитель электро- и теплоэнергии в регионе), выработка тепла на станциях СГК в Кузбассе относительно стабильна и держится примерно на одном и том же уровне, поскольку зависит от того, холодная или теплая зима. А вот выработку электроэнергии определяет ситуация на оптовом рынке. На нее, в свою очередь, повлияла малая водность Ангары и Енисея, где работают крупнейшие ГЭС Сибири, и объединение двух ценовых зон оптового рынка, прошедшее во второй половине 2014 года. Это привело к увеличению спроса на электроэнергию сибирских генераторов со стороны потребителей европейской части России, включая станции СГК в Кузбассе. «Два года нет воды в сибирских реках, питающих гидроэлектростанции, и у нас есть возможность выиграть конкуренцию у других тепловых электростанций и заместить вышедшие с рынка мощности ГЭС», — отметил Юрий Шейбак.

Впрочем, рост в энергетике, и в горном машиностроении, и даже в угледобыче носит, по оценкам экспертов, в значительной степени конъюнктурный характер. Ситуация на рынках этих отраслей может сильно измениться в короткие сроки, вызвав как новый рост производства, так и глубокий спад в региональной экономике. К примеру, выработка электроэнергии на станциях СГК в прошлом году составила 19,8 млрд кВт•ч против 16 млрд в 2014 году и 14 млрд в 2013 году, но в 2012 году она была практически такой же — 19,4 млрд кВт•ч. Производство машин и оборудования в Кузбассе периодически переживает глубокие спады, как это было, к примеру, в кризис 2009 года, когда его объем сократился в два раза. Заметное влияние на промышленную динамику региона со второй половины 2014 года стала оказывать нефтепереработка, вышедшая на третье место по объему отгруженной продукции среди промышленных отраслей региона, но ее развитие зависит от стабильности всего двух компаний: новокузнецкого ЗАО «Нефтехимсервис» и кемеровского ООО «Управляющая компания „Кем-Ойл“», реализующих проекты по строительству НПЗ на севере Кузбасса.

Пока благоприятные внешние обстоятельства для кузбасской индустрии сохраняются: по итогам января — февраля 2016 года индекс промышленного производства прибавил 5,2% к аналогичному показателю 2015 года.

Игорь Лавренков

Сибирь заливает «Евро-5»

— конкуренция —

Несмотря на предоставленную федеральным правительством полугодовую отсрочку, вертикально интегрированные нефтяные компании (ВИНК) завершили подготовку своих НПЗ для перехода на производство топлива класса «Евро-5». На Омском НПЗ («Газпром нефть»), Ачинском НПЗ и в «Ангарской нефтехимической компании» («Роснефть»), которые являются основными поставщиками в Сибирском федеральном округе (СФО), модернизация мощностей завершилась еще до конца прошлого года. Поскольку ценовая политика на розничном рынке определяет крупными сетями АЗС ВИНКов, переход на новый стандарт, по мнению экспертов, может привести к волне банкротств независимых операторов топливного рынка.

Согласно техническому регламенту ТС 013/2011, вступившему в силу в конце декабря 2012 года и устанавливающему требования к автомобильному топливу, выпуск в оборот бензина и дизельного топлива стандарта «Евро-4» и ниже должен был прекратиться до 31 декабря 2015 года. Но в октябре прошлого года правительство РФ отложило на полгода (до 1 июля 2016 года) срок перехода на более качественный бензин. Об этом просили представители автопрома и нефтяные компании. Участники рынка заявили, что не успевают провести модернизацию производств. Еще одним аргументом в пользу отсрочки стал прогноз дефицита топлива в объеме от 3,8 млн т до 1 млн т. Идею отложенного перехода на более высокий класс автомобильного топлива поддержало и Минэнерго РФ, предложившее вести дифференцированный акциз между «Евро-4» и «Евро-5» с разницей в 3,5 тыс. руб. за тонну.

Всего, как сообщили в пресс-службе Минэнерго, нефтяные компании должны были провести реконструкцию 34 установок (большая часть из них принадлежат «Роснефти») и построить 99 новых. В 2015 году было построено и модернизировано 11 установок, общий объем инвестиций составил 214 млрд руб. При этом, как отметили в министерстве, «исключительное обращение на внутреннем рынке моторных топлив экологического класса 5 не означает запрета производства иных нефтепродуктов, постав-

ки которых могут быть организованы в экспортных направлениях».

Впрочем, уже в декабре прошлого года «Роснефть» и «Газпром нефть», основные поставщики моторного топлива в СФО, объявили о завершении модернизации и о готовности к полному переходу на «Евро-5».

«Процесс перехода на выпуск топлив класса „Евро-5“ завершили сибирские НПЗ „Роснефти“ — „Ангарская нефтехимическая компания“ и Ачинский НПЗ. Ранее на выпуск нефтепродуктов класса „Евро-5“ перешли европейские НПЗ нефтяной компании. Этот переход стал возможен благодаря реализации масштабной инвестиционной программы по модернизации НПЗ», — рапортовало в своем релизе управление информполитики «Роснефти», не уточняя при этом объем инвестиций. По данным компании, в 2016 году планируется в целом произвести более 10 млн т автобензинов и почти 16 млн т дизельного топлива класса «Евро-5», без учета объемов производства НК «Славнефть».

«Газпром нефть» известила, что ее крупнейший, Омский НПЗ с опережением установленных государством сроков перешел на выпуск топлив стандарта «Евро-5». «Это стало возможным благодаря масштабной программе модернизации производственных мощностей завода, рассчитанной до 2020 года. В рамках завершившегося первого этапа программы были введены в эксплуатацию современные производственные объекты, в их числе — крупнейшая в России и Европе установка изомеризации легких бензиновых фракций „Изомалк-2“, комплекс гидроочистки дизельных топлив и бензинов каталитического крекинга. Инвестиции, направленные на повышение качества выпускаемых нефтепродуктов с 2007 по 2015 год, составили 100 млрд руб.», — сообщила пресс-служба компании. По данным «Газпром нефти», в 2015 году Омский НПЗ произведено свыше 4 млн т бензина и около 6,2 млн т дизельного топлива «Евро-5».

Напомним, что «Роснефть» доминирует по поставкам топлив в Красноярском и Алтайском крае, Кемеровской и Томской областях; «Газпром нефть» на 90% обеспечивает нефтепродуктами Новосибирскую область, доминирует в Омской области, а также имеет небольшие доли в других сибирских регионах. По данным Thomson Reuters KORTES, в 2015 году в СФО поставлено свы-

ше 4,5 млн т автомобильного бензина, что составило 13,2% от общего объема поставок на внутренний рынок России. Почти 98% поставок в округ пришлось на долю «Газпром нефти» (58,8%), «Роснефти» (32,9%) и «Газпрома» (6,3%). На НПЗ, расположенных в СФО, за прошлый год выпущено 17,2% от общего объема производства автобензина — более 6,7 млн т, из них свыше 60% поставлено сибирским потребителям (или около 90% от всех поставок в округ).

Небольшие сибирские НПЗ, не входящие в ВИНКи, существенной роли на рынке ГСМ, по оценкам экспертов, не играют. Так, в Коченевском районе Новосибирской области с 2008 года действует НПЗ (находится под управлением ООО «ВПК-Ойл»), объем переработки нефти на нем составляет около 0,5 млн т, и в настоящее время он выпускает в основном топочный мазут и бензин газовой стабильный (сырье пиролиза для нефтехимических производств). Попытки организации нефтепереработки частными компаниями в Томской области нельзя назвать удачными. Два проекта по созданию НПЗ (Семилуженский завод мощностью до 1 млн т компании «Томскнефтепереработка» и «ЗапСибНПЗ» на 3 млн т московского «Инком-Ивест») завершились банкротствами их инициаторов. Выручает регион Стрежевской НПЗ ОАО «Томскнефть» ВНК (принадлежит на паритетных началах «Роснефти» и «Газпром нефти»). Почти весь объем выпускаемой здесь продукции (около 300 тыс. т в год высокооктанового и низкооктанового автомобильного бензина и дизтоплива) реализуется в области.

Значительно успешнее проекты в сфере нефтепереработки реализуются в Кемеровской области. В 2010 году в Кузбассе, потребляющей ежегодно около 3 млн т нефтепродуктов, холдинг «Кем-Ойл» открыл НПЗ «Анжерский» проектной мощностью 600 тыс. т нефти в год, произведен пуск первой установки по атмосферной перегонке нефти производительностью 120 тыс. т в год. В перспективе мощность Анжерского НПЗ планируется довести до 1,2 млн т. Кроме того, ЗАО «НефтеХимСтрой» реализует крупнейший в регионе проект строительства Яйского НПЗ мощностью 6 млн т нефти в год с глубиной переработки до 93%. Инвестиции в проект оцениваются в 37 млрд руб. Первый этап, на 3 млн т сырой нефти, уже реализован. Сейчас НПЗ выпускает в год 500 тыс. т бензина

(технологическое маловязкое светлое топливо марок А и Б), 1 млн т дизтоплива, идущего на экспорт, и 1 млн т мазута.

Однако и на НПЗ «Кем-Ойл», и в «НефтеХимСтрое» еще только готовятся к производству моторных бензинов, и, естественно, это будут топлива класса «Евро-5». Как сообщили, например, в пресс-службе АО «НефтеХимСервис», на выпуск топлива «Евро-5» компания перейдет после завершения строительства второй очереди НПЗ, намеченного на конец 2019 года. О начале его реализации компания объявила в конце марта 2016 года, когда было подписано партнерское соглашение с администрацией Кемеровской области. Предполагается, что объем инвестиций во вторую очередь составит около 30 млрд руб., включая заемные средства, со сроком окупаемости шесть лет. «Технологии работы второй очереди НПЗ улучшат глубину переработки нефти и позволят производить бензин стандарта „Евро-5“ и дизельное топливо, которое в основном будет реализовываться в Кузбассе и должно удовлетворить потребности региона в ГСМ», — отметили в «НефтеХимСервисе». Впрочем, уточнили в Минэнерго РФ, выпуск моторных топлив на Яйском НПЗ, допущенных к обращению на внутреннем рынке, «ожидается не ранее 2020 года», добавив, что Федеральная антимонопольная служба России, Ростехнадзор и Ростандарт заключили с НПЗ соответствующее четырехстороннее соглашение.

Как отмечают участники рынка, переход на новый стандарт не окажет ощутимого влияния на формирование цены топлива. В Минэнерго, когда речь шла о возможности переноса сроков перехода на «Евро-5», говорили, что «цены теоретически подняться не должны». Впрочем, по мнению экспертов Thomson Reuters KORTES, «ценовая политика на розничном рынке все равно будет определяться крупными сетями АЗС ВИНКов, которые всегда обеспечивали необходимыми ресурсами».

Президент Ассоциации Независимых нефтетрейдеров «Сибирь-ГСМ» Юлия Золотовская отметила, что из-за перехода на «Евро-5» в рознице Новосибирской области никаких потрясений ждать не стоит, так как независимые участники рынка закупали такое топливо у ВИНКов начиная с 2015 года. Однако уже складывающаяся ценовая динамика не представляется ей оптимистичной. «За февраль — март 2016 года рост оптовой це-

ны на бензины составил порядка 20%, что является ничем не оправданным ростом appetitов ВИНКов. Этот рост уже поглотил и годовую инфляцию, и будущий рост акциза (с 1 апреля), поэтому в текущем году, как и обычно, ничего прогнозировать нельзя. Отт растет интенсивнее, розница, как всегда, с помощью чуткого руководства сгосрегуляторов сдерживается, в результате чего независимая розница вновь в печальном положении», — заметила она.

Госпожа Золотовская не исключила, что в ближайший год Новосибирскую область ждет волна банкротств независимых сетей АЗС, «аналогичная той, что мы видим сейчас в Алтайском крае, где пять нефтетрейдеров банкротятся по искам банков».

По данным Алтайского топливного союза (АТС), с начала года у «Газпром нефти» оптовая цена бензина Аи-95 выросла в крае на 4 тыс. руб. за тонну, до 41 тыс. руб.; Аи-92 — на 5,2 тыс. руб., до 40,3 тыс. руб. «Роснефть-Алтайнефтепродукт», по данным АТС, в настоящее время не осуществляет оптовые продажи на региональном рынке. При этом в рознице цены на бензин «Газпром нефти» и «Роснефти» снизились в среднем на 50–80 коп. за литр. В этих условиях, как отметил президент АТС Юрий Матвейко, чтобы сохранить бизнес, недобросовестные владельцы АЗС идут даже на подлог: «ВИНКи при повышении оптовых цен удерживают розничные. Это ставит на грань убыточности независимые компании. Некоторые владельцы АЗС покупают на небольших НПЗ не облагаемое акцизами некачественное топливо, „дорабатывают“ его на своих нефтебазах, повышая октановое число разными присадками, и выставляют цены ниже, чем у АЗС ВИНКов, торгующих топливом стандартов „Евро-4“ и „Евро-5“», — пояснил он. По последним данным Государственного центра стандартизации, метрологии и испытаний в Алтайском крае и Республике Алтай, около 70% проб дизельного топлива и около 30% проб бензина с АСЗ и нефтебаз двух регионов не соответствуют требованиям технического регламента.

«Безусловно, ценовая ситуация благоприятна для сетей АЗС, принадлежащих ВИНКам. За счет внутренних цен они могут оперативно перераспределять издержки между добычей, переработкой и продажей», — соглашается эксперт-аналитик АО «Финам» Алексей Калачев.

Юрий Белов