

СОДОКЛАД
Председателя Комитета по вопросам экологии и природопользованию
Мажилиса Парламента Республики Казахстан Милютин А.А.
На Правительственном часе, состоявшемся 5 марта 2012 года

Уважаемый Бактыкожа Салахатдинович!
Уважаемые коллеги!

В своем выступлении я хотел бы затронуть обе темы, затронутые уважаемым министром.

Об обеспечении внутреннего рынка нефтью и нефтепродуктами.

Безусловно, развитие рынка нефтепродуктов, повышение его конкурентоспособности являются важнейшим приоритетом экономической политики Казахстана.

Вместе с тем, **то**, что даже в периоды снижения мировых цен на нефть, уровень внутриреспубликанских цен на бензин и другие виды ГСМ остается довольно высоким, свидетельствует о **несовершенстве механизма регулирования** внутреннего рынка нефтепродуктов в Казахстане.

И это при том, что причины этих проблем давно известны.

Это, во-первых, **низкий уровень конкурентоспособности** наших нефтеперерабатывающих заводов. Поэтому мы не можем наладить выпуск достаточных объемов качественной товарной продукции с высокой добавленной стоимостью и выпускаем в больших объемах мазут. Для решения этой проблемы в Государственной программе по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан поставлена задача увеличения **глубины переработки** нефти и доведения качества отечественных нефтепродуктов до международных стандартов. Переоснащение заводов идет, **но на это требуется время.**

Вторая проблема связана с **высоким уровнем зависимости внутреннего рынка от импорта.** Именно она является одним из факторов развития инфляционных процессов в экономике страны. То есть - через импорт нефтепродуктов **мы осуществляем «импорт инфляции»** и, как следствие, **рост цен на многие потребительские товары.**

Эта проблема в части импорта сырой нефти очень актуальна для Павлодарского и Шымкентского НПЗ, которые по причине недопоставок сырой нефти из России работают не на полную мощность. А это в конечном итоге отражается на объемах производства нефтепродуктов и приводит к увеличению удельных затрат на переработку. Отсюда и дефицит ГСМ и удорожание цен на них.

Причем, если проблему Шымкентского НПЗ мы в перспективе закроем за счет Кумколя, то обеспечение Павлодарского НПЗ собственной сырой нефтью еще долго будет для нас большой проблемой.

Эти 2 проблемы усугубляются тем, что все законодательное регулирование сферы нефти и газа у нас направлено на стимулирование добычи и экспорта сырой нефти и, практически, не стимулирует такие вопросы как глубокая переработка нефти или совершенствование сферы перевозок нефтепродуктов.

Все эти проблемы известны давно, принято множество законодательных и подзаконных актов, но проблемы как были так, к сожалению, и остаются.

Более того. С началом функционирования таможенного союза возникли и дополнительные факторы. Это тенденция выравнивания цен на ГСМ в рамках единого экономического пространства и различия в налоговой, таможенной и экспортной политике.

Хочется надеяться, что меры прозвучавшие в докладе уважаемого министра помогут снять напряжение на внутреннем рынке нефтепродуктов. Но смогут ли они предотвратить очередные катаклизмы во время посевной и уборочной кампаний?

Думается, что пора серьезно задуматься о системном решении обозначенных, ставших уже хроническими, проблем.

Во-первых, пересмотреть законодательство, особенно налоговое законодательство, с тем, чтобы стимулировать вопросы глубокой переработки нефти и перевозки нефтепродуктов. Почему мы в Казахстане бесконечно обсуждаем проблемы только 3-х НПЗ? **Может стоит задуматься о создании цивилизованных, основанных на современных технологиях, мини-заводов по глубокой переработке нефти? И создать для этого соответствующие стимулы для инвесторов?** Я говорю цивилизованных, имея в виду не существующие минизаводы, выпускающие низкооктановый бензин и дизтопливо, а минизаводы, работающие на современных технологиях.

Во-вторых, сделать акцент на переводе транспорта на газовое топливо. Об этом более подробно я хочу сказать в рамках второй темы сегодняшнего Правительственного часа.

Но кроме системных мер, необходимо решать и текущие проблемы.

По высокооктановому бензину и авиационному топливу розничные цены в Казахстане с сентября прошлого года устойчиво превышают уровень российских цен. Этот вопрос выходит за рамки компетенции миннефтегаза. Но решать его надо и, по мнению многих депутатов, вопрос полного обеспечения внутреннего рынка нефтепродуктами по приемлемым ценам должен быть обязательно рассмотрен на уровне Правительства.

Другой проблемой, требующей неотложного решения, является качество ГСМ на многих заправках. Не секрет, что имеются случаи розничной реализации нефтепродуктов без сертификатов соответствия или по просроченным или поддельным сертификатам. Даже при наличии

сертификата качество заправляемого бензина не соответствует тому, что написано в сертификате. Спрашивается, на что люди потратили свои деньги при заправке?

Поэтому мы хотели бы порекомендовать Правительству:

- во-первых, рассмотреть вопрос внесения изменений и дополнений в законодательство Республики Казахстан по вопросам **усиления ответственности** за реализацию нефтепродуктов, не соответствующей требованиям технических регламентов или ее реализацию без наличия либо по поддельным сертификатам соответствия;

- во-вторых, обеспечить мониторинг соответствия нефтепродуктов требованиям стандартов качества не только при их производстве, но и при реализации, как оптовой так и розничной.

Если будут внесены соответствующие законопроекты, думаю, что Парламент их всегда поддержит.

Наряду с этим, по мнению депутатов, уже сейчас необходимо подумать об эффективном **применении** голубого топлива.

Одним из направлений эффективного применения природного газа является его **использование в качестве моторного топлива на транспорте**. Это направление сегодня активно развивается во всем мире. И оно **очень важно в плане экологического оздоровления сильно загазованных городов нашей страны**. Хотелось бы напомнить, что одним из направлений, указанных в последнем Послании Ел басы Н.А. Назарбаева народу Казахстана является **качественный рост человеческого капитала в Казахстане**. Перевод автомобилей на газ, снижение их выхлопных газов в атмосфере городов, улучшение здоровья людей, снижение затрат населения на лекарства, на заправку автомобилей – разве это не качественный рост человеческого капитала?

Известно, что сжатый природный газ по сочетанию цены, теплотворности и экологичности **выгоднее** всех других энергоносителей. Метан имеет такую же теплотворность как и бензин, но стоит в 2 раза дешевле. Метановый автомобиль сразу соответствует стандарту Евро-3, а при небольшой доработке – Евро-4. Но в то же время, для того, чтобы использовать эти плюсы голубого топлива, **необходимо приобретать новую или переоборудовать старую технику** на газовое топливо. А это, естественно, требует соответствующих затрат. И представляется, что государство должно **создать** соответствующие **стимулы** для того, чтобы население и хозяйствующие субъекты, местные исполнительные органы **пошли на это**.

Думается, что этот вопрос можно рассмотреть в рамках дальнейшего развития индустриально-инновационных проектов, например, в «Общенациональном плане мероприятий по реализации Послания Главы государства народу Казахстана «Социально-экономическая модернизация – главный вектор развития Казахстана» от 27 января этого года.

О приобретении государством доли в Окончательном Соглашении о Разделе Продукции (ОСРП) Карачаганакского нефтегазоконденсатного месторождения.

Глава государства Н.А. Назарбаев в своем ежегодном Послании народу Казахстана поставил задачу завершить проектирование Карачаганакского газоперерабатывающего завода. И в связи с этим нам далеко небезразлично чей газ там будет перерабатываться. В этом свете усилия министерства нефти и газа по приобретению доли Карачаганакского газа Казахстаном можно только приветствовать.

Наша Палата в прошлую среду при рассмотрении уточнения республиканского бюджета на 2012 год одобрила изменения в расходной и доходной части бюджета, связанные с оборотом 300 млрд. тенге по Карачаганакскому проекту. Тем самым мы **уже поддержали** предложение о приобретении доли в Карачаганаке, теперь необходимо, чтобы и Правительство выполнило все необходимые условия по реализации Соглашения об урегулировании от 14 декабря 2011 года между Правительством Республики Казахстан и Подрядными компаниями по Карачаганакскому проекту.

Это позволит:

Первое. Получить 10-процентную долю Республики Казахстан в Карачаганакском проекте.

Второе. Возможность осуществлять более жесткий контроль над расходами Проекта.

И третье. Дополнительный доход для Республики Казахстан.

В заключение хотели бы пожелать Правительству продолжить работу по приобретению или увеличению доли Республики Казахстан и в других крупных инвестиционных проектах. Это будет только на пользу дальнейшему расцвету нашей страны.

При этом, наших избирателей волнует не только доля участия Казахстана в тех или иных инвестиционных проектах, но и сама судьба и перспективы этих проектов. Поэтому хотелось бы, чтобы после осуществления всех процедур по урегулированию вопросов получения Казахстаном 10-процентной доли в Карачаганакском проекте, население было оповещено о дальнейших этапах развития этого проекта.

Спасибо за внимание.