

Егемен Қазақстан

 **Egemen.kz**

Бензин бағасы ЕАЭО нарығындағы бағамен теңессе...

Бензин немесе дизельді отын бағасын Үкіметтің пәрменіне бағындыру қиындап барады. Биыл да жылда қайталанатын жағдай алқымнан алып тұр. Үкімет жылдағы әдеті бойынша бензин мен дизельдің көтерме саудасына шекті баға белгілеу жоспарланып отырғанын айтты.

«Үкіметтің ұстанымын нарық заңына бейімдейтін кез келді. Қажеттілік пен мүмкіндіктеріміз қатар саралануы керек. Шекті баға мәселені шешпейді. Бағаның өсуі акциздердің өсуімен қатар жүруі мүмкін. Бізге бағаны көрші елдердің бағасымен теңестіруден өзге жол жоқ. Себебі тыйым салынғанына қарамастан, бензин мен дизель отыны басқа тауарлар ретінде сыртқа шығарылып отырған. Мысалы, пешке арналған отын экспорты 11 есе өскен. Демек Энергетика министрлігі бұған тиісінше бақылау жүргізбеген.

Бұйрық жобасы «Ашық НҚА» сайтында пайда болды. Энергетика министрлігінің жобасында былай делінген: Бағаларды мемлекеттік реттеу белгіленген стационарлық жанармай құю стансаларына мұнай өнімдерін көтерме саудада өткізудің шекті бағалары қосылған құн салығын ескере отырып, мынадай мөлшерде белгіленсін: АИ-80 бензині – тоннасына 93 161 теңге; АИ-92 және АИ-93 бензині – тоннасына 193 649 теңге; дизель отыны (жазғы, маусымаралық) – тоннасына 236 156 теңге. Жоба 24 наурызда жарияланып, 30 наурызға дейін қоғамдық талқылауда болады.

Қазақстанда АИ-80/92 маркалы бензин мен дизель отынының шекті бөлшек сауда бағасын бекіту туралы Энергетика министрлігінің бұйрығы бар. Бұл бұйрық отандық тұтынушылар үшін жанар-жағармай бағасының өсуін тежеуді қамтамасыз етіп келді. Ал сарапшылар болса бұл бұйрықтың нарықтық емес, әлеуметтік сипатына көбірек назар аударып жүр.

Үкіметтің жанар-жағармай сегментіне қатысты ұстанымының нәтижесі «Олай тартсаң өгіз өледі, бұлай тартсаң арба сынады» дегенге көбірек ұқсайды. Біздің елде бір тонна мұнайдан 300-350 литр ғана бензин немесе дизель отынын ала аламыз. Себебі біздің мұнайдан өнім алу технологиялық әлеуетіміз төмен. Технология тозған. АҚШ-та бұл көрсеткіш 800 литрден айналса, Ресейде 600 литр.

Энергетика саласы бойынша сарапшы Әсет Наурызбаев мұнай өнімдері экспортын шектеу немесе шекті баға белгілеу мәселені тек біржақты ғана шешетінін айтады. Қазіргі жағдай фермерлерге жағдай жасап отырмыз деп есеп беру үшін ғана жақсы. Күніне қанша тонна дизельді отынның алыс-жақын шетелге көлеңкелі жолмен қыр асып кетіп жатқанын есепке алып жатқан ешкім жоқ. Нарықтың осы сегменті кейбіреулер үшін көлеңкелі, тіпті жартылай заңдастырылған табыс көзі ретінде қалыптасып қалды. Мұнай өңдеуші зауыттардың мүмкіндігі 17,4

млн тонна қара алтынды өңдеуге жететінін сарапшылардың бәрі айтады. 2022 жылы елімізде 8 млн 150 мың автокөлік тіркеліпті. 2015 жылдан бері қарай шыққандарына Еуро-4 стандартына сай жанар-жағармай қажет екені белгілі. Ал біздегі зауыттар Еуро-2 санатына жататын өнім өндіретінін сарапшылардың бәрі айтады. Ресейдегі мұнай өңдеу зауыттары 2015 жылдан бастап Еуро-4 стандартына өнім өндіре бастады. Бізге де зауыттарымызды Еуро-4 стандартына бейімдейтін кез келді. Сарапшы айтып өткендей, бұл – халықаралық талап. Бір тонна мұнайдың 16 пайызы Еуро-2 стандартына сай бензинге айналады. Еуро-4 немесе Еуро-5 стандартына көшсек, бұл көрсеткіш 9-11 пайыз деңгейіне түсіп қалуы мүмкін. Мұнай-кен орындарында басым үлесті алып отырған жергілікті мұнай өңдеу зауыттарына мұнай жеткізу туралы міндеттеме алған-алмағанын білмейміз. Сыртқы нарықта жанармай бағасы қазір өте тартымды, мұнай инвесторлары өндірілген мұнайды экспортқа жеткізуге мүдделі.

Сарапшы осы ретте дизельді отын сегментіндегі тапшылық мұнай-газ секторындағы қазақстандық үлестің аздығымен байланысты екенін қаперге салып өтті. Қажет кезде зауыттарымыздың шикізатсыз қаңтарылып бос тұруының басты себебі де сол. Сыртқа экспортталып жатқан мұнай көлемі туралы Үкімет ұсынған статистикамен нақты көрсеткіш арасындағы алшақтыққа скрининг жасайтын кез келді. Тек шетелдік емес, ұлттық капитал үшін де барынша жайлы инвестициялық климат қалыптастыруды талап ететін кез келді. Бензин бағасының көтерілуі – біз ештеңе істей алмайтын әлемдік үрдістер. Мұнай өнімдерін нарық бағасымен сатып аламыз. Біз өндіретін мұнайдың басым бөлігі халықаралық келісімшарттар бойынша шетелге кетеді, ал аз ғана бөлігі ішкі нарыққа шығады.

«Үкіметтің ұстанымын нарық заңына бейімдейтін кез келді. Қажеттілік пен мүмкіндіктеріміз қатар саралануы керек. Шекті баға мәселені шешпейді. Бағаның өсуі акциздердің өсуімен қатар жүруі мүмкін. Бізге бағаны көрші елдердің бағасымен теңестіруден өзге жол жоқ. Себебі тыйым салынғанына қарамастан, бензин мен дизель отыны басқа тауарлар ретінде сыртқа шығарылып отырған. Мысалы, пешке арналған отын экспорты 11 есе өскен. Демек Энергетика министрлігі бұған тиісінше бақылау жүргізбеген. Бұл ретте акциздің көтерме құнынан түскен табыспен фермерлерге өтемақы төлеуге болады. Өкінішке қарай, аймақтарда «жанар-жағармайдың стратегиялық қоры» деген түсінік жоқ. Үкімет те бұл мәселеге мән бермейді. Зауытта өңделген мұнай өнімдері бірден тиеліп, сыртқа сатылып кетеді. Бензин профициті мен бағасын теңестіріп тұратын фактор – бағаны Ресей, Өзбекстандағы бағамен теңестіру арқылы ғана ішкі тапшылықты жоя аламыз», дейді Әсет Наурызбаев.

Үкіметтің бензин мен дизельдің көтерме саудасына шекті баға белгілеу туралы шешімі – соған дайындықтың басы. Бізде мұнай өңдеу зауыттары шикізатты трейдерден алып, өңдегеннен кейін трейдерге қайта сатады. Бензин тұтынушыға жеткенше 10-ға жуық делдалдың қолынан өтеді. Бензин немесе дизельді отын бағасына әсер ететін факторлар, тіпті сол өнімдердің бағасын жеңілдетіп отырған мемлекеттің демеу қаржысының үлесі жайлы толыққанды мәлімет жоқ. Мысалы, АИ-80 маркалы бензинің тоннасын 93 161 теңгемен шектеуге қандай факторлар себеп болғанын біз білмейміз. «Ішкі нарықтағы бағаға импорт және экспорт бағасының сәйкестігі ғана емес, көрші елдердің осы сегментіндегі баға да мәселені шешеді», дейді Ә. Наурызбаев.

Сарапшының айтуынша, Қырғызстанда бензин бағасы біздегіден төмен болса, қазақтың жанар-жағармайы сол елге қарай ағып кетеді деу қисынсыз. Себебі қырғызға біз ұсынған бағаны Ресей де ұсына алады. Ол елде бензин бағасы біздің елден жоғары болса да Үкімет қолындағы экспорттық салық арқылы бағаны теңестіріп отыруға мүмкіндік бар. «Экспорттық салықты ішкі нарықтағы қажеттілікті және бағаны ұстап тұруға мүмкіндік беретін деңгейде сақтап қалудан өзге жол жоқ», дейді Ә. Наурызбаев.

Сарапшылар мұнай өнімдер нарығындағы баға акциздік синдромға тәуелді екенін көптен айтып жүр. ЕАЭО елдерінде жиын-терім науқаны басталар кезде жанар-жағармай бағасында да өсім байқалады. Фермерлер жанар-жағармайдың артық қорын баға арзан кезде алып қоюға тырысады екен. «Премьер-министр Әлихан Смайылов жанар-жағармай құю стансаларын цифрлық жүйемен толық қамтуды ұйымдастыруды тапсырды. Бағаның өсіміне себеп болатын факторлардың бәрі реттеуге көнетін әлсіз фактор екенін көріп отырмыз. Бізді Ресей, Қырғызстанмен ЕАЭО шарттары біріктіреді. Бағаны бір-бірімен үйлестіріп отырғандар ұтылмайды. Одан өзге жол жоқ», дейді Ә. Наурызбаев.

Мұнай-газ сарапшысы Сергей Смирновтың айтуынша, ішкі нарықтағы бензин бағасын қалыптастыруға, елді арзан отынмен қамтамасыз етуге өзіміздің де шамамыз жетеді. Мұнай бағасының төмендеуі немесе жоғарылауы, соған сәйкес бензин немесе дизельді отын бағасының құбылып тұруын нарық заңы құп көреді. Бірақ қымбат мұнай да мұнай өнімдері сегментіндегі бағаға аз әсер ететінін, бағаның Үкіметтің араласуымен барып ауыздықталатыны осыған дейін талай рет байқалған. Бұл жолы да Үкімет дем салған соң ғана баға қоғамның қалтасына қарай ыңғайланды. Қазақстанның салыстырмалы түрде шағын және ашық экономикасы бар. Сондықтан қолдан арзандатылған тауарларымыз шетел асып, ел ішінде тапшылық тудырады. Шекараны сенімді түрде жауып, бағаны, мысалы, ауыл шаруашылығында жасанды

түрде төмендететін болса, онда біз диқандардың өсірген өнімі көлеңкелі жолмен қыр асып кетеді немесе олар басқа салаға бет бұрады.

2025 жылға қарай ЕАЭО елдері біртұтас энергетикалық нарыққа көшеді. Биылғы жылға қарай қатысушы елдердің бағасы ортақ дәлізбен теңеседі. Сарапшы айтып өткендей, бензин мен дизель отыны бағасын қолдан тежеу жанармай экспортын ұлғайтуға да мүмкіндік берді. 2025 жылдан кейін Үкіметтің бағаны қолдан тежеу мүмкіндігі шектеліп, бағаның тынысы ашылады. «Мұнай өңдеу зауыттары жоғары бағамен ғана модернизация шығындарын жауып, отандық мұнай экспортын әртараптандыруға мүмкіндік алады. Үкіметке бағаның құлағын күзету емес, ашық нарықта саудалау тиімді. Сол кезде МӨЗ жұмысшыларын жоғары жағдаймен қамтамасыз етеді.

Үкіметтің мәліметінше, Қазақстанда дизель отынының орташа бағасы литріне 235-250 теңге болса, Ресейде литрі 370-380 теңге, Қырғызстанда 400-410 теңге. Сарапшының айтуынша, саланы қолға алатын кез келді. Жасанды шектеулерді алып тастап, бағаның экономикалық тұрғыдан біркелкі және біртіндеп өсу қажетін түсіндіріп, осы бағытты жүйелендіру керек. Қазақстанда субсидиялардың шығын-пайдасына талдау жасалмаған. Әлемдік тәжірибе көрсеткендей, көп жағдайда мұндай салықтық жеңілдіктер мен субсидия бизнестің бәсекеге қабілеттілігінің өсуіне әсер етпейді және ірі бизнес иелері бұдан тікелей пайда алады. Сарапшы айтып өткендей, бағаны жасанды түрде тежей берудің кері әсері де бізде мемлекеттік деңгейде талқыланбаған тақырып. Автокөліктерге арналған сұйытылған газ бағасы ұзақ уақыт бойы қолмен шектелгені, бастапқы кезде 50, 80 теңге болып, кейін 120 теңгеге көтерілгенде, халық наразылық таныта бастады. Бірақ бағаның ұзақ уақыт нарық бағасынан төмен ұсталғаны, бюджетке қаншалықты салмақ салғаны ешкімнің есінде жоқ.

Қазір Үкімет бизнесті мемлекеттік қолдаудың тиімсіз екенін және бәсекеге қабілеттілікті арттыруға әкелмейтінін мойындаса да одан бас тартуға дайын емес. Сарапшының айтуынша, бензин, дизельді отын нарығындағы баға экономиканың барлық сегментіне әсер етеді. Мемлекет нарыққа қатысушы ретінде емес, экономиканың осы салаларындағы нарықтық механизмдердің катализаторы ретінде әрекет етуі керек. «Қазақстанның бағаны көтеруіне екі жыл уақыт қалды. Мұнай өңдеу зауыттары қайта жаңғыртылғаннан кейін ғана ішкі нарықтың сұранысы толығымен қанағаттандырылатын деңгейге жақындап қалды. Қазір зауыттар нарық қажеттілігінен асатын бензин немесе дизельді отын шығара бастады. Қажеттілігімізден артылған өнімді ЕАЭО нарығындағы бағамен теңестіруге дайындықты бастау керек», деп түсіндірді С.Смирнов.

Гүлбаршын АЙТЖАНБАЙҚЫЗЫ