

МРАЧНЫЙ РЕКОРД РОССИЙСКОЙ НЕФТЕПЕРЕРАБОТКИ



МИХАИЛ ТУРУКАЛОВ
«Нефтегазовая Вертикаль»

Прошедший 2011 год по праву стал кризисной вехой развития российской нефтепереработки. Наверное, его значение ничуть не меньше 2004-го — тогда в ноябре были введены дифференцированные ставки экспортных пошлин на светлые и темные нефтепродукты. Действовавшая до февраля 2011 года налоговая система во многом предопределила портрет отрасли. Не только нефтеперерабатывающей, но и нефтяной.

Экономика развернула потоки

В 2011 году Россия установила очередной рекорд в первичной переработке нефтяного сырья. По данным Минэнерго, в стране переработано 256,4 млн тонн нефти и конденсата (см. «Добыча, переработка и экспорт нефти и СГК»): рост на 7,6 млн тонн к 2010 году.

Показательно сравнение с 2004 годом (тогда из России бы-

В 2011 году в России переработано свыше 250 млн тонн нефтяного сырья. Много это или мало? Просто статистики недостаточно, чтобы ответить на поставленный вопрос. Она-то покажет красивые большие цифры и будет по-своему права.

Четверти миллиарда тонн переработанного сырья хватило, чтобы произвести почти 80 млн тонн валового мазута и еще свыше 10 млн тонн VGO: в темных нефтепродуктах российская нефтепереработка установила совсем мрачный рекорд. Это на 3,5 млн тонн больше показателя 2010 года и на 21,6 млн тонн — 2004-го. Основная часть этих полупродуктов отправлена на экспорт.

Однако переработанного сырья не хватило, чтобы бесперебойно снабжать внутренний рынок качественными моторными топливами. 2011 год начался с дизельного кризиса и ограниченного предложения авиакеросина, потом грянул бензиновый кризис, затем керосиновый, и снова дизельный. Топливный рынок лихорадило на протяжении десяти месяцев из двенадцати. Рынок успокоился только к концу года и лишь благодаря беспрецедентным мерам по его насыщению ресурсом.

Как оказалось, нефтеперерабатывающая отрасль не может произвести для внутреннего рынка бензин по нормам Евро-3. Пришлось откатить экологические требования назад на Евро-2. Потребовалось ввести заградительную экспортную пошлину, административно сдерживать экспорт и в два раза увеличить объем импорта бензина. Лишь к концу прошлого года российский рынок бензина окончательно вошел в профицитное состояние.

Специфическая проблема регулярно возникает на рынке средних дистиллятов. Российские НПЗ не могут одновременно производить максимальные объемы морозостойкого дизельного топлива и авиакеросина. В итоге оба рынка являются заложниками холодной погоды.

Главным итогом прошлого года стало повышенное внимание правительства к отрасли: нефтяники поставлены в жесткие рамки скорректированной фискальной системы и соглашений о модернизации мощностей.

ЭКСПЕРТЫ ПРОТИВ «60-66-90»

Ведущий аналитик Минфина Александр Сакович, заявил, что «эти 66% были приняты достаточно спонтанно неким большим чиновником, курирующим топливно-энергетический комплекс, как бы в качестве компенсации за выпадающие доходы от экспорта нефти в Белоруссию. Естественно, услужливые чиновники и иностранные консультанты тут же обосновали, что формула «60-66-90» является чуть ли не панацеей от всех наших бед. Якобы, стимулирует модернизацию и, в частности, глубокую переработку нефти. Но я с этим не согласен».

А директор «Петромаркета» Яков Рудерман заявил, что «режим «60-66-90» может рассматриваться как рациональный в лучшем случае в весьма узком диапазоне параметров, определяющих экономику нефтяного бизнеса, к числу которых относятся цены на нефть на мировом рынке, курс доллара, уровень операционных и капитальных затрат в добыче и переработке, мощности и технологический уровень нефтеперерабатывающих предприятий и т.п.

В текущей ситуации такой режим более или менее приемлем, но случись в ближайшие два-три года падение цен на нефть ниже уровня \$70–80/баррель, это вызвало бы ощутимое сокращение объемов переработки нефти и рост цен на нефтепродукты на внутреннем рынке. Кстати, аналогичные проблемы могут возникнуть в 2015 году даже при более высоких ценах на нефть, если, как предполагается, пошлина на мазут будет приравнена к пошлине на нефть.

Вероятно, следовало бы отказаться от конъюнктурного и не всегда продуманного манипулирования значениями двух коэффициентов в формулах, устанавливающих зависимость ставок экспортных пошлин от цен на нефть на мировом (точнее, на европейском) рынке. Вся система нефтяных налогов имеет серьезные недостатки и требует комплексного пересмотра».

так как в доходную часть попадала разница между ставками пошлин на сырье и продукты.

За последние 7 лет переработка нефтяного сырья в России выросла на 61,3 млн тонн, а экспорт сократился почти на 15 млн тонн

Так, при цене Urals \$30/баррель пошлина на корзину 50% светлых и 50% темных нефтепродуктов получалась на \$16/тону ниже, чем на сырую нефть, при \$50/баррель — на \$61,7/тону ниже, при \$100/баррель — уже на \$176/тону ниже и, наконец, при фантастических \$150/баррель — на \$290,2/тону ниже.

Наращивание переработки потребовало разворота части сырья с экспорта на внутренний рынок: нефтяники от этого лишь выиграли

Введение в конце 2004 года налоговой системы с дифференцированными пошлинами совпало с ростом мировых цен на нефть и нефтепродукты. В результате нефтяники получили сразу два экономических стимула к увеличению объема первичной переработки.

В 2011 году произведено 36,6 млн тонн автобензина. Основной прирост обеспечили НПЗ, инвестировавшие в новые мощности

Первый стимул — это пониженная экспортная пошлина на темные нефтепродукты, которая решила проблему низкой рентабельности экспорта мазута. Второй — рост мировых цен на нефть, который обеспечивал дополнительное увеличение маржи переработки нефти в России за счет роста разницы между экспортными пошлинами на сырую нефть и нефтепродукты.

Слагаемые роста

На протяжении большей части периода действия благоприятной налоговой системы российские НПЗ увеличивали загрузку преимущественно за счет суще-

Добыча, переработка и экспорт нефти и СНГ



ло экспортировано 260 млн тонн нефти и конденсата — исторический максимум постсоветского периода): переработка сырья составила 195,1 млн тонн. За семь лет переработка нефтяного сырья выросла на 61,3 млн тонн, а экспорт сократился почти на 15 млн тонн. Получается, что наращивание переработки (добыча нефти и конденсата в 2011 году составила 511,4 млн тонн, увеличившись на 52,6 млн тонн к 2004 году) потребовало «разворота» части сырья с экспорта на внутренний рынок, что мы и наблюдали на протяжении семилетки.

Нефтяники от этого лишь выиграли. По разным оценкам, примерно на \$50/баррель находилась своего рода «точка перегиба» в рамках действовавшей налоговой системы с дифференцированными пошлинами на нефтепродукты.

При ценах на нефть менее \$50/баррель экспорт сырья оказывался рентабельнее его переработки на территории. И наоборот, при ценах выше «полтинника» было выгоднее перерабатывать сырье в России и экспортировать нефтепродукты или полупродукты — не принципиально,

Первичная переработка нефтяного сырья				
	2011 г.		± к 2010 г.	
	тыс. т	тыс. т/мес.	тыс. т	%
Россия, всего	256 444,8	21 370,4	7688,0	3,1
Роснефть	50 385,0	4 198,8	155,6	0,3
Комсомольский НПЗ	7 623,0	635,3	-138,7	-1,8
Туапсинский НПЗ	4 546,5	378,9	31,0	0,7
Сызранский НПЗ	6 545,1	545,4	24,6	0,4
Новокуйбышевский НПЗ	7 681,6	640,1	80,2	1,1
Куйбышевский НПЗ	6 671,7	556,0	4,2	0,1
Ачинский НПЗ	7 507,4	625,6	55,7	0,7
Ангарская НХК	9 809,7	817,5	98,6	1,0
Башнефть	21 047,5	1 754,0	-145,5	-0,7
Ново-Уфимский НПЗ	6 598,2	549,9	-58,9	-0,9
Уфанефтехим	8 351,0	695,9	534,1	6,8
Уфимский НПЗ	6 098,3	508,2	-620,7	-9,2
ЛУКОЙЛ	45 101,7	3 758,5	70,6	0,2
ЛУКОЙЛ-ВНП	10 865,7	905,5	-109,4	-1,0
ЛУКОЙЛ-ПНОС	12 673,4	1 056,1	-357,7	-2,7
ЛУКОЙЛ-УНП	4 498,3	374,9	400,1	9,8
ЛУКОЙЛ-ННОС	17 064,3	1 422,0	137,6	0,8
Газпром нефть	30 745,1	2 562,1	1613,8	5,5
Омский НПЗ	19 949,3	1 662,4	965,5	5,1
Московский НПЗ	10 795,8	899,7	648,3	6,4
ТНК-ВР	22 752,7	1 896,1	194,3	0,9
Рязанская НПК	16 611,2	1 384,3	756,5	4,8
Саратовский НПЗ	6 141,5	511,8	-562,2	-8,4
КИНЕФ	21 079,9	1 756,7	-97,3	-0,5
Газпром	4 914,3	409,5	-194,3	-3,8
Газпром нефтехим Салават	6 492,5	541,0	-114,9	-1,7
Краснодарский НПЗ	2 530,2	210,9	12,6	0,5
ТАИФ-НК	8 317,5	693,1	213,7	2,6
Орскнефтеоргсинтез	5 253,1	437,8	119,3	2,3
Хабаровский НПЗ	3 689,9	307,5	439,4	13,5
Славнефть-ЯНОС	14 772,8	1 231,1	482,0	3,4
Афипский НПЗ	3 891,4	324,3	527,4	15,7
Новошахтинский НПЗ	2 491,1	207,6	583,5	30,6
ТАНЕКО	2 036,3	407,3	2036,3	-
Мини-НПЗ	10 943,7	912,0	1791,4	19,6

ствующих мощностей. 2011 год не стал исключением.

В прошлом году в России потреблено 33,5 млн тонн автобензина, из них 1 млн тонн — импортное топливо: предложение со скрипом, но соответствует спросу

Так, «Газпром нефть» увеличила переработку сырья на Московском и Омском НПЗ в сумме на 1,6 млн тонн (см. «Первичная переработка нефтяного сырья»).

ТНК-ВР переработала на Рязанской НПК и Саратовском НПЗ примерно на 200 тыс. тонн сырья больше по сравнению с 2010 годом. Более чем на 500 тыс. тонн увеличили переработку Новошахтинский, Антипинский и Афипский НПЗ. ЯНОС и Хабаровский НПЗ — более чем на 400 тыс. тонн, ТАИФ-НК и Ильский НПЗ — примерно на 200 тыс. тонн каждый, а «Орскнефтеоргсинтез» — почти на 120 тыс. тонн.

Свой вклад в прирост переработки в прошлом году внесли и

новые мощности. ТАНЕКО, новый НПЗ в Нижнекамске, введен в коммерческую эксплуатацию в августе 2011 года, согласно статистике Минэнерго. В августе предприятие переработало почти 200 тыс. тонн сырья, в сентябре — 362 тыс. тонн, а в четвертом квартале 2011 года НПЗ перерабатывало в среднем 492 тыс. тонн нефти в месяц. Сейчас предприятие производит прямые продукты: нефть, керосин, печное топливо и мазут. На внутреннем рынке производитель продает «печку» с различной морозостойкостью и технической керосин.

Усинский НПЗ компании «Енисей» начал работу в июне прошлого года, согласно отраслевой статистике. С июня по сентябрь предприятие переработало 281 тыс. тонн сырья, а в октябре — 118 тыс. тонн. Всего в 2011 году Усинский НПЗ переработал 624 тыс. тонн нефтяного сырья. На завод поступает нефть Западно-Сынатыйского и других месторождений Севера.

Проектная мощность Усинского НПЗ составляет 1,3 млн тонн в год. Инвестиции в первую очередь НПЗ составили \$140–160 млн. В 2012–2013 годах в Усинске планируется ввести в эксплуатацию установки гидродепарафинизации и гидроочистки дизельного топлива, а также установку по производству водорода. Это позволит предприятию производить морозостойкие сорта дизельного топлива, соответствующие нормам Евро.

К 2015 году «Енисей» планирует ввести в эксплуатацию вторую очередь Усинского НПЗ, включающую установки гидрокрекинга и производства гранулированной серы. Из мазута предполагается производить 70% дизтоплива стандарта Евро-5 и 15–20% нафты.

«Волховнефтехим», малый НПЗ в Ленобласти, введен в эксплуатацию в ноябре 2011 года. Мощность первой очереди предприятия составляет 0,5 млн тонн в год. В отраслевой статистике отсутствуют данные об объемах переработки сырья и производства нефтепродуктов на этом предприятии.

Производство и отгрузки автомобильного бензина								
	Производство				Отгрузки			
	2011 г.		± к 2010 г.		Внутренний рынок		Экспорт	
	тыс. т	тыс. т/мес.	тыс. т	%	тыс. т	тыс. т/мес.	тыс. т	тыс. т/мес.
Россия, всего	36 647,8	3 054,0	579,9	1,6	32 549,6	2 712,5	4 095,7	341,3
Роснефть	5 651,5	471,0	-779,1	-12,1	4 856,2	404,7	813,2	67,8
Комсомольский НПЗ	405,3	33,8	-80,6	-16,6	403,2	33,6	0,0	0
Туапсинский НПЗ	0,0	0,0	-232,4	-100,0	5,2	0,4	0,0	0
Сызранский НПЗ	1 008,9	84,1	27,5	2,8	1008,2	84,0	0,0	0
Новокуйбышевский НПЗ	904,5	75,4	-168,0	-15,7	872,1	72,7	55,1	4,6
Куйбышевский НПЗ	961,1	80,1	-53,2	-5,2	609,8	50,8	354,0	29,5
Ачинский НПЗ	1 034,8	86,2	-211,0	-16,9	1 012,0	84,3	7,4	0,6
Ангарская НХК	1 336,9	111,4	-61,4	-4,4	945,6	78,8	396,7	33,1
Башнефть	4 540,0	378,3	-217,6	-4,6	4 131,1	344,3	402,1	33,5
Ново-Уфимский НПЗ	1 740,8	145,1	378,3	27,8	1 537,5	128,1	210,9	17,6
Уфанефтехим	1 605,2	133,8	-79,4	-4,7	1 419,8	118,3	167,8	14
Уфимский НПЗ	1 194,0	99,5	-516,5	-30,2	1 173,8	97,8	23,4	2
ЛУКОЙЛ	6 672,4	556,0	800,7	13,6	6 684,7	557,1	44,9	3,7
ЛУКОЙЛ-ВНП	1 489,6	124,1	52,3	3,6	1 505,0	125,4	0,0	0
ЛУКОЙЛ-ПНОС	1 642,3	136,9	-211,9	-11,4	1 664,3	138,7	0,0	0
ЛУКОЙЛ-УНП	474,4	39,5	41,8	9,7	469,1	39,1	0,0	0
ЛУКОЙЛ-ННОС	3 066,1	255,5	918,5	42,8	3 046,3	253,9	44,9	3,7
Газпром нефть	6 463,0	538,6	644,1	11,1	5 876,2	489,7	548,8	45,7
Омский НПЗ	4 095,2	341,3	513,5	14,3	3 528,3	294,0	523,8	43,7
Московский НПЗ	2 367,8	197,3	130,6	5,8	2 347,9	195,7	25,0	2,1
ТНК-ВР	3 878,8	323,2	93,0	2,5	3 833,8	319,5	67,9	5,7
Рязанская НПК	3 024,8	252,1	109,7	3,8	2 968,9	247,4	67,9	5,7
Саратовский НПЗ	854,0	71,2	-16,7	-1,9	864,9	72,1	0,0	0
КИНЕФ	2 292,7	191,1	-112,3	-4,7	1 531,2	127,6	753,6	62,8
Газпром	2 153,3	179,4	40,7	1,9	1 645,1	137,1	443,8	37
Газпром нефтехим Салават	677,0	56,4	33,9	5,3	219,5	18,3	477,6	39,8
ТАИФ-НК	583,1	48,6	29,2	5,3	497,8	41,5	70,5	5,9
Орскнефтеоргсинтез	742,6	61,9	-9,8	-1,3	455,2	37,9	277,9	23,2
Хабаровский НПЗ	387,0	32,3	17,9	4,8	392,1	32,7	0,0	0
Славнефть-ЯНОС	2 352,4	196,0	50,2	2,2	2 171,9	181,0	195,4	16,3
Мини-НПЗ	254,0	21,2	-11,0	-4,2	255,0	21,3	0,0	0

Автобензин: на грани баланса и дефицита

В 2011 году в России произведено 36,6 млн тонн автомобильного бензина. Объем производства вырос на 0,5 млн тонн по сравнению с 2010 годом и на 6,1 млн тонн по сравнению с 2004 годом.

Не всем переработчикам в прошлом году удалось нарастить выработку бензина (см. «Производство и отгрузки автомобильного бензина» и «Марочная структура производства автомобильного бензина и дизельного топлива»). Так, «Роснефть» произвела 5,7 млн тонн

автобензина, что на 0,78 млн тонн меньше по сравнению с 2010 годом. Шесть из семи крупных НПЗ госкомпании в 2011 году снизили выработку автомобильного бензина.

Сокращение производства автобензина «Роснефтью», по всей видимости, объясняется корректировкой бизнес-планов компании. До принятия изменений к топливному техрегламенту Нормаль-80 облагался максимальной ставкой акциза как бензин, не соответствующий никакому экологическому классу. В этой связи многие переработчики еще в конце 2010 года приняли решение отказаться от производства низко-

октанового бензина в 2011 году либо минимизировать его.

«Роснефть» произвела в 2010 году 1,54 млн тонн низкооктанового бензина, а в 2011 году лишь

В прошлом году авиаперевозки пассажиров увеличились до 64,12 млн человек: производство авиакеросина в 2011 году выросло на 2,1%, до 9,26 млн тонн

343 тыс. тонн. Компания увеличила производство высокооктановых бензинов с 4,9 до 5,31 млн тонн, но это не позволило компенсировать сокращение выработки низкооктанового бензина.

Марочная структура производства автомобильного бензина и дизельного топлива, тыс. т

	Автомобильный бензин				Дизельное топливо			
	ИОЧ 80	ИОЧ 92	ИОЧ 95+	Всего	Летнее	Зимнее	Арктическое	Всего
Россия, всего	3 845,6	24 714,2	8 088,0	36 647,8	54 901,7	14 857,4	822,0	70 581,1
Роснефть	343,0	4 340,8	967,7	5 651,5	12 793,2	2 624,5	209,6	15 627,3
Комсомольский НПЗ	59,1	264,8	81,4	405,3	1 642,0	452,4	34,2	2 128,6
Туапсинский НПЗ	0,0	0,0	0,0	0,0	1 432,1	0,0	0,0	1 432,1
Сызранский НПЗ	12,0	635,2	361,7	1 008,9	1 955,4	186,9	0,0	2 142,3
Новокуйбышевский НПЗ	-1,1	881,4	24,2	904,5	2 042,8	205,3	0,0	2 248,1
Куйбышевский НПЗ	-0,2	685,5	275,8	961,1	2 148,3	178,2	0,0	2 326,5
Ачинский НПЗ	0,0	962,6	72,2	1 034,8	1 758,6	696,0	0,0	2 454,6
Ангарская НХК	273,2	911,3	152,4	1 336,9	1 814,0	905,7	175,4	2 895,1
Башнефть	295,9	3 879,9	384,2	4 540,0	6 440,8	733,2	239,3	7 413,3
Ново-Уфимский НПЗ	295,9	1 304,1	140,8	1 740,8	1 942,4	0,0	0,0	1 942,4
Уфанефтехим	0,0	1 428,1	177,1	1 605,2	2 754,9	299,3	239,3	3 293,5
Уфимский НПЗ	0,0	1 147,7	46,3	1 194,0	1 743,5	433,9	0,0	2 177,4
ЛУКОЙЛ	251,8	4 282,3	2 138,3	6 672,4	7 323,1	4 782,9	209,2	12 315,2
ЛУКОЙЛ-ВНП	94,2	1 076,5	318,9	1 489,6	2 861,2	215,9	0,0	3 077,1
ЛУКОЙЛ-ПНОС	68,1	1 095,3	478,9	1 642,3	1 699,6	2 136,4	46,0	3 882,0
ЛУКОЙЛ-УНП	33,8	349,8	90,8	474,4	250,4	781,5	163,2	1 195,1
ЛУКОЙЛ-ННОС	55,7	1 760,7	1 249,7	3 066,1	2 511,9	1 649,1	0,0	4 161,0
Газпром нефть	741,1	4 274,8	1 447,1	6 463,0	7 377,8	1 382,2	37,4	8 797,4
Омский НПЗ	574,6	2 844,9	675,7	4 095,2	5 199,0	888,9	37,4	6 125,3
Московский НПЗ	166,5	1 429,9	771,4	2 367,8	2 178,8	493,3	0,0	2 672,1
ТНК-ВР	0,0	2 260,2	1 618,6	3 878,8	5 149,2	592,9	0,0	5 742,1
Рязанская НПК	0,0	1 603,5	1 421,3	3 024,8	3 771,9	469,8	0,0	4 241,7
Саратовский НПЗ	0,0	656,7	197,3	854,0	1 377,3	123,1	0,0	1 500,4
КИНЕФ	915,9	1 034,3	342,5	2 292,7	4 193,2	684,1	112,7	4 990,0
Газпром	513,8	1 390,9	248,6	2 153,3	667,4	632,9	0,0	1 300,3
Газпром нефтехим Салават	157,4	488,2	31,4	677,0	1 857,4	288,7	0,0	2 146,1
Краснодарский НПЗ	0,0	0,0	0,0	0,0	790,3	0,0	0,0	790,3
ТАИФ-НК	6,7	559,9	16,5	583,1	1 661,8	251,9	0,0	1 913,7
Орскнефтеоргсинтез	262,7	399,2	80,7	742,6	1 415,1	91,8	0,0	1 506,9
Хабаровский НПЗ	45,1	217,1	124,8	387,0	166,1	240,7	1,4	408,2
Славнефть-ЯНОС	197,0	1 447,8	707,6	2 352,4	2 653,1	1 386,2	0,0	4 039,3
Афипский НПЗ	0,0	0,0	0,0	0,0	1 306,6	0,0	0,0	1 306,6
Мини-НПЗ	115,2	138,8	0,0	254,0	1 106,6	1 165,4	12,4	2 284,4

«Башнефть» значительно сократила производство автобензина на Уфимском НПЗ, что связано

Нефтяники смогли удовлетворить спрос на авиакеросин, даже сократив экспорт до 0,67 млн тонн

со снижением переработки сырья на предприятии. В целом по компании производство бензина в 2011 году понизилось на 0,22 млн тонн, до 4,54 млн тонн.

ТНК-ВР увеличила производство автобензина на Рязанской НПК на 110 тыс. тонн, а на Сара-

товском НПЗ сократила на 17 тыс. тонн. Рязанская НПК не производит низкооктановый бензин с 2010 года, а Саратовский НПЗ — с 2011 года. Нормаль-80 в небольших объемах производится на ЯНОСе, но это не покрывает потребности собственной сбытовой сети. В результате компания, по данным трейдеров, закупает низкооктановый бензин на спотовом рынке.

Больше других увеличили производство автобензина ЛУКОЙЛ и «Газпром нефть». Нижегородский НПЗ ЛУКОЙЛа в 2011 году произвел 3,07 млн тонн автобен-

зина, что на 0,92 млн тонн больше по сравнению с предыдущим годом. 43%-ный рост производства бензина стал возможен благодаря вводу в эксплуатацию комплекса каталитического крекинга с алкилированием на Нижегородском НПЗ. В целом по компании производство автобензина увеличилось на 0,8 млн тонн и составило 6,67 млн тонн.

«Газпром нефть» в прошлом году нарастила производство автобензина на Омском НПЗ на 0,51 млн тонн, до 4,1 млн тонн. И снова значительному приросту производства бензина предше-

ствовал ввод в конце 2010 года новых мощностей — установки изомеризации производительностью 800 тыс. тонн в год. Московский НПЗ увеличил производство автобензина на 0,13 млн тонн, до 2,37 млн тонн.

Основная тенденция последних лет заключается в постепенном переходе российского рынка на высокооктановые марки автобензина. Так, в прошлом году в стране произведено 24,7 млн тонн бензинов с ИОЧ 92 и 8,1 млн тонн с ИОЧ 95 и выше. В результате доля высокооктановых бензинов в структуре производства в 2011 году составила 89,6%. Год назад этот показатель находился на уровне 84,8%, а в 2004 году — 54,4% (см. «Динамика производства и потребления автобензина»).

Автомобильный бензин является продуктом, преимущественно реализуемым на внутреннем рынке. Так, в 2004 году на экспорт было отгружено 13,8% автобензина, в 2010 году — 9,1% и в 2011 году — 11,2%. В 2004 году из России экспортировано 4,2 млн тонн автобензина, в 2010 году — 3,3 млн тонн и в 2011 году — 4,1 млн тонн. При этом максимальные объемы бензина экспортировались в 2006 и 2007 годах — примерно по 6 млн тонн (см. «Динамика экспорта и импорта автобензина»).

Небольшие объемы экспорта автобензина на фоне его производства подчеркивают чувствительность внутреннего рынка к различным нештатным ситуациям. Стоит лишь немного увеличить объем экспорта, и российский рынок неминуемо столкнется с дефицитом. Такой же эффект способен оказать единовременный выход в профилактический ремонт или аварии на нескольких крупных НПЗ.

С недавних пор автомобильный бензин стал в заметных объемах импортироваться в Россию. Так, согласно таможенной статистике, в 2004 году в страну ввезено «всего ничего» — 0,1 млн тонн автобензина, в 2008 и 2009 годах — по 0,2 млн тонн, в 2010 году — 0,5 млн тонн и в 2011 году — порядка 1 млн тонн. По итогам 2011 года внутренний рынок бен-

зина вырос до 33,5 млн тонн: 32,5 млн тонн — отгрузки с российских НПЗ и еще 1 млн тонн — импорт.

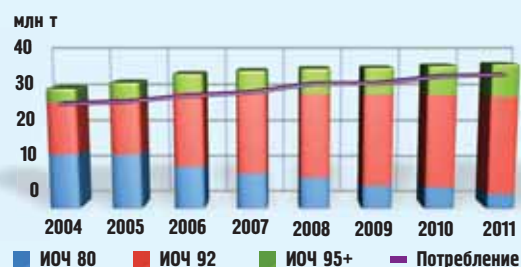
Пожалуй, самым значимым событием стал прошлогодний бензиновый кризис. Его причины были комплексными. С 1 января 2011 года в России были ужесточены экологические требования к топливам, в результате на внутренний рынок разрешалось поставлять бензины класса 3 и выше. Нефтепереработчики, медлившие с модернизацией, стали вынужденно отгружать часть автобензина на экспорт из-за его несоответствия регламенту.

Были и сугубо экономические предпосылки бензинового кризиса. В феврале 2011 года премьер-министр потребовал от глав нефтяных компаний снизить цены. Производители оперативно понизили оптовые и розничные цены на дизельное топливо и автобензин и не повышали их вслед за ростом мировых цен на нефть и нефтепродукты на фоне гражданской войны в Ливии.

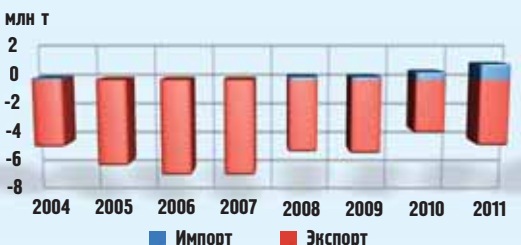
Российский рынок столкнулся с ситуацией, когда экспортный паритет стал значительно превышать внутренние цены. В итоге в феврале-апреле 2011 года из России было экспортировано 1,8 млн тонн автобензина, что примерно на 1 млн тонн больше по сравнению с таким же периодом 2010 года.

Вмешательство в рыночные процессы совпало с запретом продажи на внутреннем рынке бензина ниже класса 3, и уже в апреле страна столкнулась с жесточайшим бензиновым кризисом. Недопоставки бензина на внутренний рынок привели тогда

Динамика производства и потребления автобензина



Динамика экспорта и импорта автобензина



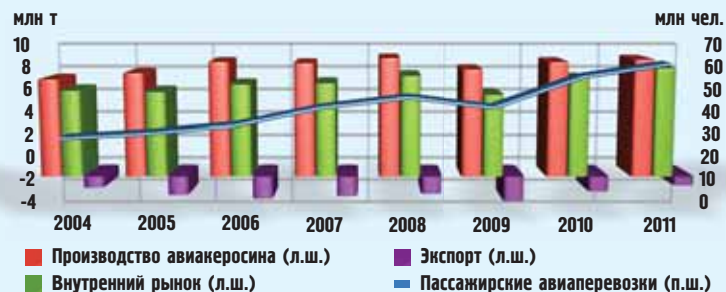
к вполне осязаемому товарному дефициту.

Пожар удалось потушить лишь осенью прошлого года, и это потребовало принятия беспреце-

Российские НПЗ не могут одновременно производить максимальные объемы ДТЗ и авиакеросина. Результат — периодически возникающие кризисы на обоих рынках

дентных мер. Были введены защитительные экспортные пошлины сначала на автомобильный бензин, а затем и на нефть. Минэнерго «договорилось» с нефтя-

Российский рынок авиакеросина



Производство и отгрузки авиационного керосина

	Производство				Отгрузки			
	2011 г.		± к 2010 г.		Внутренний рынок		Экспорт	
	тыс. т	тыс. т/мес.	тыс. т	%	тыс. т	тыс. т/мес.	тыс. т	тыс. т/мес.
Россия, всего	9 257,2	771,4	189,1	2,1	8 559,3	713,3	666,8	55,6
Роснефть	1 202,5	100,2	102,1	9,3	1 174,8	97,9	19,6	1,6
Комсомольский НПЗ	270,3	22,5	-4,4	-1,6	272,5	22,7	0,0	0,0
Сызранский НПЗ	25,3	2,1	25,7	-6 425,0	18,8	1,6	0,0	0,0
Новокуйбышевский НПЗ	279,1	23,3	-24,7	-8,1	284,4	23,7	0,1	0,0
Ачинский НПЗ	171,6	14,3	0,5	0,3	169,8	14,2	0,0	0,0
Ангарская НХК	456,2	38,0	105,0	29,9	429,2	35,8	19,5	1,6
Башнефть	74,2	6,2	50,3	210,5	73,7	6,1	0,0	0,0
Ново-Уфимский НПЗ	74,2	6,2	50,3	210,5	73,7	6,1	0,0	0,0
ЛУКОЙЛ	2 293,9	191,2	-65,3	-2,8	2 073,4	172,8	225,3	18,8
ЛУКОЙЛ-ВНП	883,6	73,6	-0,7	-0,1	828,4	69,0	59,9	5
ЛУКОЙЛ-ПНОС	620,5	51,7	-100,5	-13,9	618,3	51,5	0,0	0
ЛУКОЙЛ-УНП	38,5	3,2	6,4	19,9	38,1	3,2	0,0	0
ЛУКОЙЛ-ННОС	751,3	62,6	29,5	4,1	588,7	49,1	165,4	13,8
Газпром нефть	2 072,7	172,7	36,0	1,8	1 942,0	161,8	117,5	9,8
Омский НПЗ	1 423,3	118,6	11,0	0,8	1 296,0	108,0	117,5	9,8
Московский НПЗ	649,4	54,1	25,0	4,0	646,0	53,8	0,0	0,0
ТНК-ВР	1 089,5	90,8	113,1	11,6	1 058,6	88,2	25,5	2,1
Рязанская НПК	1 089,5	90,8	113,1	11,6	1 058,6	88,2	25,5	2,1
КИНЕФ	828,3	69,0	27,7	3,5	805,8	67,1	21,0	1,8
Газпром	166,5	13,9	0,8	0,5	164,7	13,7	0,0	0,0
Краснодарский НПЗ	76,9	6,4	14,8	23,8	79,1	6,6	0,0	0,0
ТАИФ-НК	32,8	2,7	-71,5	-68,6	27,1	2,3	0,0	0,0
Орскнефтеоргсинтез	272,4	22,7	2,6	1,0	125,2	10,4	144,9	12,1
Хабаровский НПЗ	188,8	15,7	34,1	22,0	189,4	15,8	0,0	0,0
Славнефть-ЯНОС	842,6	70,2	34,0	4,2	732,9	61,1	113,1	9,4
Афипский НПЗ	7,8	7,8	-114,2	-93,6	7,4	7,4	0,0	0,0
Мини-НПЗ	108,3	9,0	24,6	29,4	105,3	8,8	0,0	0,0

никами об увеличении отгрузок топлива на внутренний рынок. Регуляторы весной «разрешили» повысить розничные цены. Наконец, принятые в сентябре поправки к техрегламенту вернули на внутренний рынок бензин Евро-2.

Более половины дизельного топлива экспортируется из России, но от дизельных кризисов этот профицит не защищает

К чему мы пришли? Производство автобензина в России ныне в целом соответствует спросу. Оговоримся: это соответствие возможно лишь с разрешенным Евро-2. Отрасль пока не способна перейти на Евро-3, и прошлогодний кризис — явное тому подтверждение.

Показательно, что ввод бензиновых мощностей не сильно помог. Помимо ЛУКОЙЛа и «Газпром нефти» на этом поприще отметились ЯНОС, где осенью 2011 года заработала установка изомеризации производительностью 600 тыс. тонн в год. На Сызранском НПЗ в прошлом году введена установка изомеризации на 300 тыс. тонн в год.

На всех заводах Самарской группы в 2010–2011 годах введены блоки выделения бензолсодержащей фракции на установках риформинга. Однако свободный рынок не увидел существенной прибавки объемов автобензина с этих предприятий, пожалуй, за исключением ЯНОСа.

Наблюдаемый сейчас профицит ни в коем случае не должен вводить в заблуждение. В его ос-

нове заложены откат экологических требований, двукратный рост импорта бензина и максимально заблокированный регуляторами экспорт. Так, в одном из январских протоколов И.Сечин поручил С.Шматко ежедневно докладывать об отгрузках нефтепродуктов на внутренний рынок и на экспорт с четырех приграничных НПЗ. Кроме того, на эти же заводы был отправлен «доктор» в лице Ростехнадзора для проверки промбезопасности.

Думается, регуляторы прекрасно понимают, что отпустили рынок и дефицит разразится с новой силой. В свою очередь, внутренние цены быстро вернутся на уровень трех-пятитысячной «премии» к netback. Когда готовилась эта статья, экспортный паритет для бензина Премиум-95

на ЯНОСе был на уровне 30000 руб./т при цене на внутреннем рынке 26700 руб./т.

Авиакеросин: спрос опережает производство

Минувший 2011 год оказался самым непростым для российского рынка авиакеросина. По данным Росавиации, авиаперевозки пассажиров в прошлом году вы-

росли на 12,6%, составив 64,12 млн человек (см. «Российский рынок авиакеросина»).

При этом производство авиакеросина, согласно данным Минэнерго, увеличилось лишь на 2,1%, до 9,26 млн тонн (см. «Производство и отгрузки авиационного керосина»). Отгрузки авиакеросина на внутренний рынок выросли с 7,8 до 8,6 млн тонн, или на 10,3%. Внутреннее потребление авиакеросина в про-

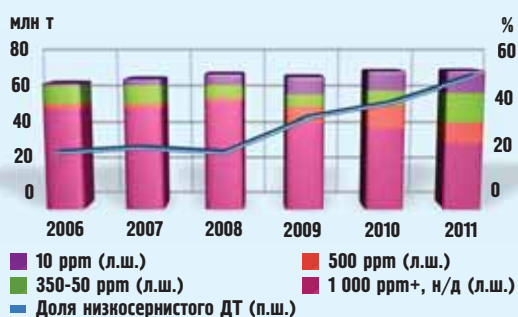
Российский рынок дизельного топлива



Производство и отгрузки дизельного топлива

	Производство				Отгрузки			
	2011 год		± к 2010 году		Внутренний рынок		Экспорт	
	тыс. т	тыс. т/мес.	тыс. т	%	тыс. т	тыс. т/мес.	тыс. т	тыс. т/мес.
Россия, всего	70 581,1	5 881,8	239,2	0,3	34 047,6	2 837,3	36 362,5	3 030,2
Роснефть	15 627,3	1 302,3	442,6	2,9	9 597,5	799,8	5 902,1	491,8
Комсомольский НПЗ	2 128,6	177,4	14,5	0,7	856,6	71,4	1 280,7	106,7
Туапсинский НПЗ	1 432,1	119,3	0,4	0,0	36,0	3,0	1 385,9	115,5
Сызранский НПЗ	2 142,3	178,5	-16,4	-0,8	1 821,1	151,8	306,2	25,5
Новокуйбышевский НПЗ	2 248,1	187,3	226,5	11,2	1 582,1	131,8	614,8	51,2
Куйбышевский НПЗ	2 326,5	193,9	179,4	8,4	1 318,4	109,9	997,6	83,1
Ачинский НПЗ	2 454,6	204,6	-15,7	-0,6	1 993,1	166,1	429,5	35,8
Ангарская НХК	2 895,1	241,3	53,9	1,9	1 990,2	165,8	887,3	73,9
Башнефть	7 413,3	617,8	-251,9	-3,3	2 133,6	177,8	5 295,7	441,3
Ново-Уфимский НПЗ	1 942,4	161,9	-388,9	-16,7	149,7	12,5	1 796,3	149,7
Уфанефтехим	3 293,5	274,5	67,3	2,1	958,7	79,9	2 334,6	194,6
Уфимский НПЗ	2 177,4	181,5	69,7	3,3	1 025,3	85,4	1 164,9	97,1
ЛУКОЙЛ	12 315,2	1 026,3	357,4	3,0	4 823,8	402,0	7 474,2	622,9
ЛУКОЙЛ-ВНП	3 077,1	256,4	-48,5	-1,6	1 026,0	85,5	2 051,9	171,0
ЛУКОЙЛ-ПНОС	3 882,0	323,5	-43,4	-1,1	1 391,4	115,9	2 462,0	205,2
ЛУКОЙЛ-УНП	1 195,1	99,6	129,6	12,2	896,6	74,7	277,7	23,1
ЛУКОЙЛ-ННОС	4 161,0	346,8	319,7	8,3	1 509,8	125,8	2 682,6	223,6
Газпром нефть	8 797,4	733,1	48,3	0,6	5 256,4	438,0	3 528,2	294,0
Омский НПЗ	6 125,3	510,4	85,0	1,4	3 530,2	294,2	2 570,8	214,2
Московский НПЗ	2 672,1	222,7	-36,7	-1,4	1 726,2	143,8	957,4	79,8
ТНК-ВР	5 742,1	478,5	-272,7	-4,5	2 775,7	231,3	2 971,6	247,6
Рязанская НПЗ	4 241,7	353,5	112,8	2,7	2 116,5	176,4	2 120,3	176,7
Саратовский НПЗ	1 500,4	125,0	-385,5	-20,4	659,2	54,9	851,4	71,0
КИНЕФ	4 990,0	415,8	-135,3	-2,6	1 804,5	150,4	3 182,2	265,2
Газпром	1 300,3	108,4	-103,3	-7,4	1 218,5	101,5	46,4	3,9
Газпром нефтехим Салават	2 146,1	178,8	65,3	3,1	379,7	31,6	1 761,8	146,8
Краснодарский НПЗ	790,3	65,9	-32,3	-3,9	123,8	10,3	667,1	55,6
ТАИФ-НК	1 913,7	159,5	-70,8	-3,6	1 131,9	94,3	777,4	64,8
Орскнефтеоргсинтез	1 506,9	125,6	56,0	3,9	536,7	44,7	964,9	80,4
Хабаровский НПЗ	408,2	34,0	-12,2	-2,9	416,3	34,7	0,0	0,0
Славнефть-ЯНОС	4 039,3	336,6	-260,3	-6,1	2 182,6	181,9	1 884,9	157,1
Афипский НПЗ	1 306,6	108,9	296,1	29,3	1,9	0,2	1 302,7	108,6
Мини-НПЗ	2 284,4	190,4	122,2	5,7	1 664,6	138,7	603,3	50,3

Производство дизельного топлива с различным содержанием серы



Динамика производства мазута и вакуумного газойля



шлом году оказалось рекордным на фоне очередного рекорда в воздушных перевозках за всю постсоветскую историю.

Российские НПЗ без проблем перейдут на Евро-дизель: в 2011 году 51% произведенного топлива пришелся на низкосернистые марки

Наращивание поставок авиакеросина на внутренний рынок потребовало значительного сокращения экспорта. В прошлом году экспортировано 0,67 млн тонн авиатоплива, что на 0,57 меньше по сравнению с предыдущим годом. Стоит отметить, что в 2004–2011 годах минимальный объем экспорта авиакеросина пришелся именно на 2011 год. Очередной тревожный сигнал, свидетельствующий о том, что отрасль близка к пределу своих возможностей. В далеком 2004 году из России экспортировано 0,9 млн тонн авиакеросина, а в 2005–2010 годах вывозилось 1,2–2 млн тонн топлива ежегодно.

Среди крупных переработчиков производства авиакеросина сократили Пермский НПЗ ЛУК-ОЙЛа и ТАИФ-НК. Пермь снизила производство топлива примерно на 100 тыс. тонн, до 0,62 млн тонн. В результате производство авиакеросина в целом по компании ЛУКОЙЛ снизилось на 65,3 тыс. тонн.

ТАИФ-НК в прошлом году произвел 32,8 тыс. тонн авиакеросина, что на 71,5 тыс. тонн меньше по сравнению с 2010 годом. Афицкий НПЗ прекратил производство авиакеросина в феврале прошлого года. В 2010 году Афицкий НПЗ произвел 122 тыс. тонн авиакеросина, а в прошлом году — лишь 7,8 тыс. тонн.

ТНК-ВР, «Роснефть», «Газпром нефть», ЯНОС и Хабаровский НПЗ в 2011 году существенно увеличили производство авиакеросина.

Помимо авиационного керосина в России производится технический и осветительный керосин. Основные производители — ТАИФ-НК и ТАНЕКО. ТАИФ-НК в 2011 году выработал 284,5 тыс. тонн технического керосина, ТАНЕКО — 21,7 тыс. тонн. Всего в прошлом году произведено 311,5 тыс. тонн технического и осветительного керосина, что на 80,3 тыс. тонн больше по сравнению с 2010 годом. Значительная часть технического керосина используется в производстве кустарного зимнего дизтоплива («печки») из летнего.

Минувший год запомнился керосиновым кризисом, который разразился в конце августа и закончился только в декабре. В начале сентября Росавиация распространила сообщение, что ТЗК московских аэропортов располагают запасами авиатоплива менее чем на трое суток.

Керосиновый кризис разразился из-за нескольких факторов. Осень является традиционным периодом для профилактических ремонтов на НПЗ, которые приводят к снижению производства моторных топлив. Сообщалось также об увеличении закупок авиакеросина Министерством обороны и временных перебоях в железнодорожных поставках топлива с Ярославского НПЗ в Шереметьево.

Однако ключевую роль в этом кризисе сыграло министерское решение о резервировании к ноябрю 515 тыс. тонн зимнего дизельного топлива нефтяными компаниями самостоятельно и на базе «Роснефтегаза». Зимний дизель характеризуется повышенным содержанием керосиновых фракций, и их отвлечение на производство ДТЗ привело к снижению выработки авиатоплива уже в августе. При этом потребление авиакеросина характеризуется выраженной сезонностью: спрос на топливо максимален с мая по сентябрь.

В августе-ноябре 2010 года в России произведено 3,28 млн тонн авиакеросина, а за аналогичный период 2011 года — 3,22 млн тонн, по данным Минэнерго. Спрос на внутреннем рынке вырос, однако авиакеросина производилось меньше, чем годом ранее.

Лишь в декабре прошлого года теплая зима и низкий спрос на ДТЗ позволили нефтяникам произвести 714 тыс. тонн авиакеросина, что на 61 тыс. тонн больше по сравнению с декабрем 2010 года. Объемы авиакеросина оперативно поступили на спотовый рынок, в результате цена топлива на MAU снизилась с заоблачных 37000–39000 руб./т в ноябре до 29000–29500 руб./т в конце декабря.

Сомневаться в дальнейшем росте внутреннего потребления авиакеросина не приходится. Вероятно, в 2012 году спрос подрастет еще на 600–800 тыс. тонн. Смогут ли производители его удовлетворить? Наверное, смогут, если прекратят экспорт авиатоплива. Так, в декабре 2011 года из России было экспортировано лишь 27,1 тыс. тонн авиакеросина, что гораздо меньше среднемесячного экспорта в 55,6 тыс. тонн.

Что потом — в 2013–2015 годах? Возможно, рынок спасет комплекс гидрокрекинга на КИ-НЕФе, который позволит предприятию увеличить производство авиакеросина, наряду с другими реализуемыми проектами глубокой переработки нефти. Может быть, придется закупать авиатопливо у соседей: на белорусском

График температур в Москве



«Нафтане» или Мажейккйском НПЗ. Время покажет.

Дизтопливо: против зимы нет приема

Российский рынок дизельного топлива, по идее, должен быть самым спокойным и хронически профицитным. Как ни крути, а объем производства более чем в два раза превышает внутреннее потребление. В 2004–2011 годах на российский рынок отгружалось 42–48% произведенного дизтоплива, а остальной ресурс нефтяники отправляли на экспорт. Но не тут-то было: минувший год начался с дизельного кризиса, а осенью произошел еще один.

В 2011 году в России, по данным Минэнерго, произведено 70,6 млн тонн дизельного топлива. По сравнению с 2010 годом производство выросло на 0,3 млн тонн, а по сравнению с 2004-м — на 15,2 млн тонн (см. «Российский рынок дизельного топлива» и «Производство и отгрузки дизельного топлива»). Производство дизельного топлива увеличивалось вместе с ростом переработки нефти на НПЗ страны.

Позитивным изменением последних лет является рост доли низкосернистого дизельного топлива в структуре производства (см. «Производство дизельного топлива с различным содержанием серы»).

Так, в 2006 году в России произведено 12,9 млн тонн дизельного топлива с содержанием серы 500 ppm и менее, а доля низкосернистого дизеля составила примерно 20%. В 2010 году его

производство выросло до 28,4 млн тонн, а по итогам 2011 года оно составило 36 млн тонн (данные Минэнерго). Доля низкосернистого дизеля в структуре производства в 2010 году находилась на уровне 40%, а в прошлом году она составила 51%.

Между прочим, 36 млн тонн произведенного низкосернистого дизельного топлива в прошлом году — это больше, чем внутреннее потребление дизеля. За соответствие дизельного топлива требованиям техрегламента по сере можно не волноваться: уже сейчас нефтяники производят больше низкосернистого топлива, чем нужно внутреннему рынку. Не будем забывать о четырехсторонних соглашениях о модернизации НПЗ, которые подразумевают инвестиции в увеличение производства моторных топлив в соответствии с нормами Евро.

Производственная статистика позволяет выделить главную причину кризиса на рынке дизельного топлива осенью 2011 года. К взлету цен привел не физический дефицит низкосернистого топлива, а логистические проблемы. На внутренний рынок дизтопливо поставляется ж/д, авто- и трубопроводным транспортом. При этом поставки трубного дизеля на российский рынок составляют примерно 5–5,5 млн тонн в год.

Когда в сентябре 2011 года техрегламентом был запрещен оборот на российском рынке дизтоплива с серой более 500 ppm, «Транснефтепродукт» прекратил выгрузку этого продукта на внутренний рынок — все объемы сернистого дизеля стали прокачиваться на экспорт. За счет труб-

ного дизеля питались рынки Тамбовской, Белгородской и Воронежской, Курской, Орловской и Брянской областей. Отток дизельного топлива с внутреннего рынка из-за прекращения поставок трубного ресурса на пике дизельного кризиса составлял примерно 450 тыс. тонн в месяц.

В прошлом году произведено 15,7 млн тонн ДЗП, ДТЗ и ДТА. Запаса прочности по морозостойкому дизелю нет

Проблема была оперативно решена: чтобы насытить внутренний рынок, нефтяные компании сократили экспорт низкосернистого дизельного топлива. Кроме того, «Транснефтепродукт» осенью прошлого года начал перевод системы на транспортировку дизтоплива с содержанием серы не более 500 ppm. С февраля 2012 года система продуктопроводов в основном прокачивает дизельное топливо с содержанием серы до 500 ppm.

Российская нефтепереработка не дружит с моторным топливом: в прошлом году были бензиновый, керосиновый и дизельный кризисы

В прошлом году производители отгрузили на внутренний рынок 34 млн тонн дизельного топлива и экспортировали 36,4 млн тонн. По сравнению с 2004 годом отгрузки на внутренний рынок выросли на 8,2 млн тонн, а экспорт увеличился на 6,9 млн тонн. Вроде бы эти данные вместе со ста-

Совсем мрачный рекорд российская нефтепереработка установила в темных нефтепродуктах

тистикой по содержанию серы говорят об отсутствии системных проблем на рынке: несмотря на наблюдаемый рост внутреннего потребления дизеля в нашем распоряжении по-прежнему двукратный запас ресурса.

Тем не менее, российский рынок дизельного топлива регулярно сталкивается с проблемами зимой. Из-за холодов летнее ди-

Производство и отгрузки товарного мазута

	Производство				Отгрузки			
	2011 г.		± к 2010 г.		Внутренний рынок		Экспорт	
	тыс. т	тыс. т/мес.	тыс. т	%	тыс. т	тыс. т/мес.	тыс. т	тыс. т/мес.
Россия, всего*	75 135,4	6 261,3	3 279,2	4,6	13 287,1	1 107,3	61 682,8	5 140,2
Роснефть	16 760,9	1 396,7	-440,4	-2,6	3 781,8	315,1	12 912,9	1 076,1
Комсомольский НПЗ	2 984,3	248,7	-62,0	-2,0	732,3	61,0	2 244,5	187,0
Туапсинский НПЗ	2 069,2	172,4	2,5	0,1	96,7	8,1	2 033,4	169,5
Сызранский НПЗ	2 193,9	182,8	54,4	2,5	338,8	28,2	1 848,0	154,0
Новокуйбышевский НПЗ	2 214,2	184,5	-424,7	-16,1	430,7	35,9	1 747,8	145,7
Куйбышевский НПЗ	2 356,7	196,4	-170,4	-6,7	528,4	44,0	1 826,6	152,2
Ачинский НПЗ	2 657,9	221,5	-11,2	-0,4	624,5	52,0	1 967,2	163,9
Ангарская НХК	2 257,9	188,2	162,9	7,8	1 030,5	85,9	1 245,3	103,8
Новокуйбышевский ЗМП	26,8	2,2	8,1	43,3	-	-	-	-
Башнефть	2 678,0	223,2	32,0	1,2	1 644,8	137,1	996,8	83,1
Ново-Уфимский НПЗ	744,0	62,0	-80,7	-9,8	740,2	61,7	11,0	0,9
Уфанефтехим	584,9	48,7	255,2	77,4	493,4	41,1	28,7	2,4
Уфимский НПЗ	1 349,1	112,4	-142,5	-9,6	411,2	34,3	957,1	79,8
ЛУКОЙЛ	11 230,7	935,9	437,4	4,1	1 191,9	99,3	10 049,8	837,5
ЛУКОЙЛ-ВНП	1 469,0	122,4	-147,1	-9,1	188,7	15,7	1 272,1	106,0
ЛУКОЙЛ-ПНОС	2 226,0	185,5	180,0	8,8	294,5	24,5	1 944,5	162,0
ЛУКОЙЛ-УНП	1 509,3	125,8	348,1	30,0	460,1	38,3	1 070,7	89,2
ЛУКОЙЛ-ННОС	6 026,4	502,2	56,4	0,9	248,6	20,7	5 762,6	480,2
Газпром нефть	5 614,7	467,9	281,8	5,3	1 948,0	162,3	3 685,3	307,1
Омский НПЗ	2 777,8	231,5	19,3	0,7	1 190,6	99,2	1 600,3	133,4
Московский НПЗ	2 836,9	236,4	262,5	10,2	757,4	63,1	2 085,0	173,7
ТНК-ВР	7 470,2	622,5	429,0	6,1	100,8	8,4	7 409,5	617,5
Рязанская НПК	5 758,9	479,9	673,9	13,3	69,2	5,8	5 708,1	475,7
Саратовский НПЗ	1 711,3	142,6	-244,9	-12,5	31,5	2,6	1 701,4	141,8
КИНЕФ*	10 892,9	907,7	107,2	1,0	126,4	10,5	10 732,0	894,3
Газпром	299,2	24,9	-77,6	-20,6	138,5	11,5	169,9	14,2
Газпром нефтехим Салават	1 479,0	123,3	-102,3	-6,5	252,2	21,0	1 187,2	98,9
Краснодарский НПЗ	1 153,1	96,1	46,9	4,2	0,3	0,0	1 148,6	95,7
ТАИФ-НК*	2 016,0	168,0	-56,0	-2,7	350,8	29,2	1 648,1	137,3
Орскнефтеоргсинтез	1 945,3	162,1	10,0	0,5	579,2	48,3	1 361,1	113,4
Хабаровский НПЗ	1 238,8	103,2	108,1	9,6	446,0	37,2	816,3	68,0
Славнефть-ЯНОС	4 679,2	389,9	111,6	2,4	416,9	34,7	4 272,9	356,1
Афипский НПЗ	1 846,9	153,9	243,8	15,2	2,5	0,2	1 842,9	153,6
Новошахтинский НПЗ	1 294,5	107,9	379,0	41,4	1,6	0,1	1 305,9	108,8
ТАНЕКО	1 059,6	211,9	1 059,6	-	8,8	1,8	1 014,1	202,8
Мини-НПЗ*	3 476,4	289,7	709,1	25,6	2 296,5	191,4	1 129,5	94,1

* - товарный мазут и ТТЗ-4

зельное топливо с морозостойкостью до минус 5°C становится неприменимым в большинстве регионов страны. НПЗ переходят на производство зимних марок топлива (сортов Е и F и классов 0-4, а также ГОСТовских ДТЗ и ДТА), однако не всегда удается произвести востребованные рынком продукты в достаточных объемах.

В 2011 году (по данным Минэнерго) в России произведено 14,9 млн тонн зимнего дизельного топлива и 0,8 млн тонн арктического (см. «Марочная структура производства автомобильного бензина и дизельного топлива»). Таким образом, суммарный объем производства морозостойкого дизеля составил 15,7 млн тонн.

В прошлом году в среднем за месяц на внутренний рынок отгружалось 2,84 млн тонн дизтоплива. Допустим, рынок нуждался в морозостойком топливе в течение 5,5 месяцев. Значит, потребность в дизеле зимних сортов можно приближенно оценить в 15,6 млн тонн по итогам 2011 года. 15,6 против 15,7 млн тонн означает, что никакого запаса

прочности у рынка нет и потребляется практически весь произведенный объем морозостойкого дизтоплива.

Кроме того, суммарное производство зимних марок дизельного топлива в 2011 году на уровне 15,7 млн тонн нуждается в пояснении. Обратившись к статистике, мы увидим, что в эту цифру попало, например, зимнее дизельное топливо Волгоградского НПЗ ЛУКОЙЛа, который на самом деле не производит «полноценное» ДТЗ.

Волгоград зимой производит для внутреннего рынка ДТ ЕВРО сорт F — демисезонное дизельное топливо. По всей видимости, в статистике к зимнему дизельному топливу отнесен и сорт E — демисезонное топливо с морозостойкостью до минус 15°C. Этот продукт применим на внутреннем рынке лишь в случае теплой зимы. Если же страны сковывают 20-градусные морозы, то «Е-шка» уже не спасает.

Из-за частичного перекрытия по фракционному составу морозостойких сортов дизельного топлива и авиакеросина холодной зимой проблемы возникают одновременно на обоих рынках. Зима '2011–2012 оказалась теплее зимы '2010–2010 (см. «График температур в Москве»). Настоящие морозы этой зимой пришли в Москву только в середине января. До этого вечерняя температура воздуха в Москве вполне позволяла использовать демисезонное дизельное топливо сорта E. «Е-шкой» и питался крупнейший в стране региональный рынок вплоть до середины января.

Пришедшие на месяц морозы не сопровождались существенным ростом цен на ДТЗ: с середины января по середину февраля мелкооптовые партии зимнего дизельного топлива в московском регионе стоили от 31700 до 32500 руб./т. Рынок спасли погода и накопленные производителями запасы ДТЗ. Теплая зима '2011–2012 пройдена со спокойными рынками морозостойкого дизельного топлива и авиакеросина.

Наоборот, холодная предыдущая зима сопровождалась ограниченным предложением

ДТЗ на спотовом рынке и отсутствием свободных объемов авиакеросина. Был бы керосин, умельцы на нефтебазах из летнего дизельного топлива сделали бы зимнее. В результате Россия столкнулась с дизельным кризисом: из-за ограниченного предложения зимнего дизельного топлива оно стоило на 5000–7000 руб./т дороже летнего.

Главная проблема заключается в том, что российская нефтепереработка, по всей видимости, не способна одновременно производить максимальные объемы авиакеросина и «полноценного» зимнего дизельного топлива с морозостойкостью минус 32°C и ниже. В пользу этого говорит прошлогодний кризис, когда на фоне холодной зимы мы видели ограниченное предложение ДТЗ и авиакеросина, а также керосиновый кризис, разразившийся в конце августа. Нефтяники, начав формировать резерв ДТЗ, не смогли предложить рынку достаточно авиакеросина.

Без серьезной модернизации не обойтись. Нефтяным компаниям через несколько лет предстоит полностью перейти на производство для внутреннего рынка дизельного топлива по нормам Евро-5. Кроме того, необходимо расширить узкие места на НПЗ, обеспечив одновременно производить максимальные объемы ДТЗ и авиакеросина, чтобы внутренний рынок впредь не оказывался заложником холодных зим.

Темный властелин

Совсем мрачный рекорд российская нефтепереработка установила в темных нефтепродуктах. В 2011 году произведено 77,9 млн тонн валового мазута, согласно статистике Минэнерго и расчетам «Вертикали» (см. «Динамика производства мазута и вакуумного газойля»). Эта цифра включает данные по валовому мазуту, а также ТТЭ-4, которое в крупных объемах производит КИ-НЕФ. По сравнению с 2010 годом производство валового мазута выросло на 3,5 млн тонн, а по сравнению с 2004-м — на 21,6 млн тонн.

В относительном выражении производство валового мазута выросло за последние семь лет на 38%. Даже первичная переработка нефтяного сырья не увеличилась в такой степени, не говоря о производстве остальных основных нефтепродуктов. Так, в 2011 году переработано на 31% больше сырья, чем в 2004-м. За аналогичный период производство дизтоплива выросло на 27%, авиакеросина — на 21% и автобензина — на 20%.

Мазут — абсолютный лидер по росту объемов производства: многие НПЗ экспортируют весь или почти весь произведенный мазут

Опережающий рост производства мазута привел к снижению глубины переработки нефти в России. В 2008 году, по данным Минэнерго, глубина переработки составила 71,9% и затем непрерывно снижалась. В 2010 году глубина переработки нефти в целом по отрасли составила 71,3%, а в прошлом году — 70,6%.

Несмотря на повышение экспортных пошлин на темные нефтепродукты в прошлом году, экспорт мазута в очередной раз вырос

Такая динамика является результатом опережающего наращивания первичной переработки нефтяного сырья и перманентных задержек во вводе комплексов глубокой переработки нефти.

Производство вакуумного газойля — крупнотоннажного экспортного нефтепродукта — также выросло. В 2004 году в России произведено 4,7 млн тонн VGO, а в 2011 году — 10,3 млн тонн, что соответствует росту на 5,6 млн тонн. По сравнению с 2010 годом производство VGO сократилось на 1,7 млн тонн в целом по отрасли. Снижение произошло за счет Нижегородского НПЗ ЛУКОЙЛа: введя в эксплуатацию комплекс каталитического крекинга VGO, предприятие сократило выпуск товарного вакуумного газойля на 1,9 млн тонн. Сейчас большую

часть производимого VGO предприятие направляет на переработку на комплекс каталитического крекинга.

Товарный мазут производится в меньших объемах, чем валовой (см. «Производство и отгрузки товарного мазута»). В прошлом году в России произведено 75,1 млн тонн товарного мазута, что на 3,3 млн тонн больше по сравнению с 2010 годом. Это значение учитывает объемы ТТЭ-4, данные по которому в отраслевой статистике публикуются отдельно от товарного топочного мазута.

Соглашения о модернизации + дифференциация акцизов + «60-66-90» = комплексный подход правительства к проблемам нефтепереработки?

Рост производства мазута отнюдь не сопровождается увеличением спроса на этот продукт на внутреннем рынке. Если в 2004 году на внутренний рынок было отгружено 22,3 млн тонн мазута, то в 2010 году — 14 млн тонн, в 2011 году — 13,3 млн тонн, согласно статистике Минэнерго. За семь лет потребление мазута в России сократилось на 9 млн тонн, или на 40%. Спрос на мазут снижается из-за перевода генерирующих мощностей на экологически чистый природный газ.

Экспорт мазута рос на протяжении практически всего рассматриваемого периода. В 2011 году из России вывезено 61,7 млн тонн мазута. Это на 27,1 млн тонн больше по сравнению с 2004 годом и на 4 млн тонн больше по сравнению с 2010 годом. В относительном выражении экспорт мазута за последние семь лет вырос на 78%. Если в 2004 году экспортировано примерно 61% произведенного мазута, то в 2011 году вывезено уже 82% продукта.

С многих заводов экспортируется практически весь мазут. Это относится к Афипскому, Новошахтинскому, Краснодарскому, Саратовскому и Туапсинскому НПЗ, Рязанской НПК, КИНЕФу, ЯНОСу и ТАНЕКО.

Экспорт большей части производимого мазута может означать только одно. Такие операции эффективны, они приносили очень хорошую прибыль — спасибо дифференцированным пошлинам — и продолжают оставаться рентабельными после введения налоговой системы «60-66-90».

Несмотря на повышение экспортной пошлины на темные нефтепродукты сначала с февраля, а затем с октября прошлого года, мини-НПЗ, Новошахтинский, Афипский и Краснодарский НПЗ увеличили экспорт мазута. ТАНЕКО экспортирует почти весь производимый мазут. Кроме того, в России реализованы и реализуются проекты строительства мазутных терминалов. Стали бы инвесторы вкладывать деньги в эти проекты, будь они уверены, что через несколько лет переваливать будет нечего?

Нефтяников загоняют в модернизацию

Между тем о налоговой системе «60-66-90» почему-то принято отзываться нелестно. Дескать, она губительна для нефтепереработки, а ее введение является ошибкой (см. «Эксперты против 60-66-90»).

На наш взгляд, система «60-66-90» вместе с намерением повысить ставку пошлины на темные нефтепродукты до 100% от нефтяной с 2015 года — это лишь одна из правительственных инициатив, которая должна направить нефтепереработку в русло модернизации. И рассматривать ее необходимо в увязке с остальными: дополнительной дифференциацией ставок акциза на бензин и дизельное топливо в зависимости от их экологического класса и четырехсторонними соглашениями о модернизации НПЗ.

Впервые за многие годы правительство комплексными мерами заставляет нефтяников инвестировать в развитие нефтеперерабатывающих мощностей. Четырехсторонние соглашения задают единственно верное направление: НПЗ модернизируют

необходимо, иначе будут санкции в рамках антимонопольных дел.

Дополнительная дифференциация акциза с июля 2012 года снизит налоговую нагрузку на производителей автобензина и дизтоплива Евро-5, что позволит быстрее окупать инвестиции в такие проекты. А система «60-66-90» с перспективой установления 100%-ной пошлины на темные нефтепродукты четко дает понять, что произойдет с экономикой НПЗ, если продолжать «замазучивать» экспорт и медлить с увеличением выхода светлых нефтепродуктов.

Избыточны ли инвестиции в нефтепереработку на уровне 600 млрд руб., согласно прогнозу Минэнерго? Нет, не избыточны. Как мы убедились, в прошлом году проблемы возникали и на рынке автобензина, и авиакеросина, и дизельного топлива. И в большинстве случаев были не только рыночные факторы, которые приводили к дефициту и росту цен, но и технологическое несовершенство российской нефтепереработки.

По всей видимости, ни нефтяные компании, ни независимые переработчики не испугались инициатив правительства. Так, нефтяники совсем не собираются прощаться с перерабатывающими активами. Правительство неоднократно собиралось купить через «Роснефтегаз» НПЗ для независимых участников рынка, но желающих продать нет.

В прошлом году состоялась сделка по продаже Орского НПЗ «ФортеИнвесту». Сейчас завод не аффилирован ни с добычей, ни со сбытом, но это не повод смотреть на данное предприятие как на кандидата на продажу «Роснефтегазу». Экспортный паритет на Казахстан для Орского НПЗ составляет 34000–39000 руб./т по бензину и примерно 30000 руб./т по авиакеросину.

Нефтепереработка будет жить, а нам лишь остается надеяться, что предпринятые правительством меры позволят достичь желаемого эффекта и через несколько лет модернизация НПЗ принесет ожидаемые от нее результаты. 