

СИСТЕМА 60-66-90 ДОЛЖНА БЫТЬ ИЗМЕНЕНА

ГРИГОРИЙ ВЫГОН
Директор Энергетического Центра
Бизнес-школы СКОЛКОВО



витие нефтепереработки в России: влияние налогового и таможенного регулирования». В конференции приняли участие представители бизнеса и экспертного сообщества из нескольких стран постсоветского пространства.

Г.Выгон отметил, что главными проблемами российских НПЗ являются отсталая конфигурация и плохая логистика. В настоящее время средний российский НПЗ из-за худших выходов и качества продуктов проигрывает в доходности среднему европейскому НПЗ около \$83 на тонну перерабатываемой продукции.

Более того, высокие транспортные затраты по доставке нефтепродуктов до основных экспортных рынков приводят к потере части маржи переработки российскими НПЗ. В результате экспорт нефтепродуктов обходится дороже, чем экспорт нефти, в среднем на \$38 за тонну.

В то же время субсидии по экспортным пошлинам на нефтепродукты относительно экспортных

пошлин на нефть, действующие в настоящее время, более чем компенсируют российским НПЗ отставание в конфигурации и логистике. При действующей системе таможенных пошлин маржа российских заводов лучше европейских, и даже худшие НПЗ генерируют положительную чистую маржу. При этом первичная переработка нефти по-прежнему выгоднее ее экспорта.

В результате компании принимают неоправданные решения относительно строительства новых простых НПЗ или дополнительных мощностей первичной переработки, тогда как инвестиции в углубляющие процессы идут медленно. Более того, сохранение более высокой пошлины на бензин стимулирует инвестиции в гидрокрекинговые установки, основным продуктом которых является дизтопливо, которого в стране и так избыток.

«Система «60-66-90» неэффективна и должна быть изменена. Трансформация этой системы должна происходить путем сближения пошлин на нефть и нефтепродукты», — отметил эксперт.

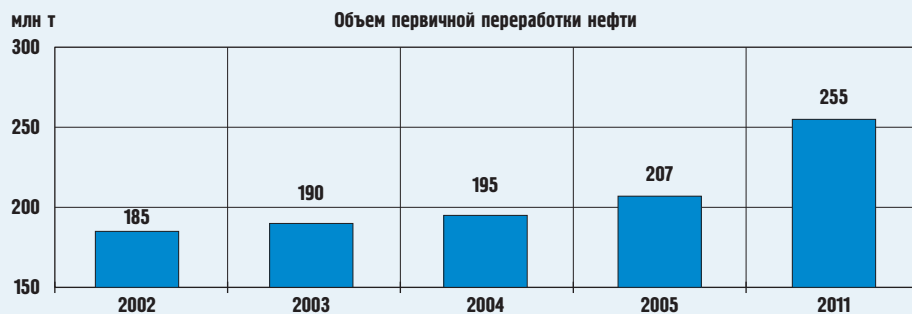
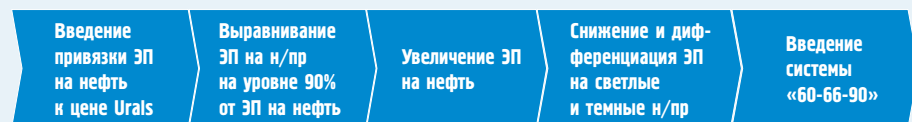
Вместе с тем, модернизация НПЗ не является самоцелью. В принципе любые изменения системы регулирования перерабатывающей отрасли должны быть в интересах всех игроков — потребителей нефтепродуктов, переработчиков и государства: «Потребителям нужно качественное моторное топливо по приемлемым ценам и чистый воздух, заводам — приемлемый уровень маржи, а государству — увеличение доходов бюджета».

Если модернизация российских НПЗ произойдет в соответствии с планами компаний, то нефтеперерабатывающая отрасль сможет обеспечить внутренний рынок бензином и диз-

Какой вывод Г.Выгон озвучил на конференции «Нефтепереработка в России и странах СНГ», которая прошла в самом конце осени в Риме, выступивший с докладом «Раз-



Политика в сфере таможенного регулирования экспорта нефтепродуктов до 2011 г. носила бессистемный характер



Правительству понадобилось 10 лет, чтобы понять связь между таможенными пошлинами на нефть и различные нефтепродукты с маржой переработки и экономическими стимулами к модернизации



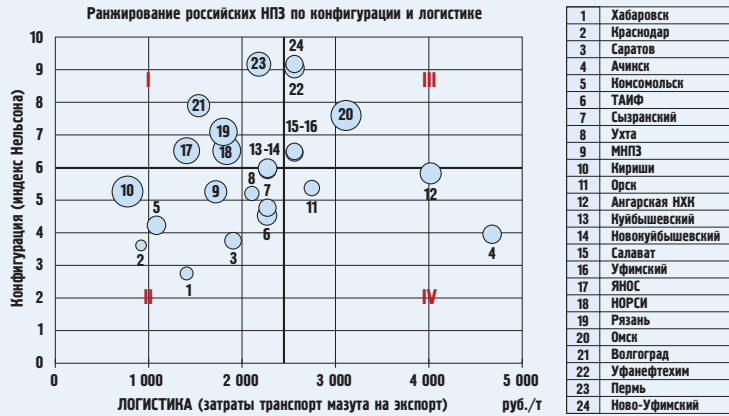
топливом класса Евро-3 в 2013 году и класса Евро-5 в 2016–2017 годах, а в 2020 году уже может возникнуть существенный

профицит автобензина — более 10 млн тонн.

«В связи с этим, — подчеркнул Г.Выгон, — возникает вопрос о том, а

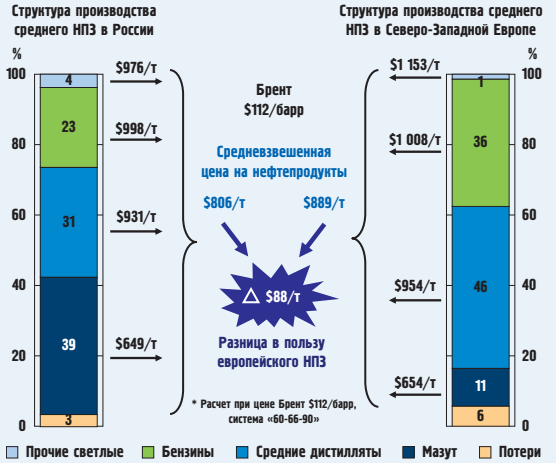
нужно ли России столько бензина, такой высокий объем первичной переработки и такие жесткие требования к компаниям по модернизации».

Главные проблемы российских НПЗ – отсталая конфигурация и плохая логистика



Источник: ЦДУ ТЭК, Энергетический центр бизнес-школы СКОЛКОВО

Из-за худших выходов и качества продуктов российский НПЗ проигрывает в доходности европейскому около \$83/т



Источник: ЦДУ ТЭК, Энергетический центр бизнес-школы СКОЛКОВО

Экспорт нефтепродуктов обходится дороже, чем экспорт нефти в среднем на \$38/т

Сравнительный расчет стоимости транспортировки нефти и нефтепродуктов до европейского потребителя из Центрального региона России

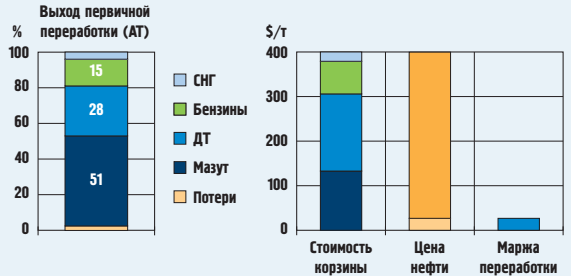


Высокие транспортные затраты по доставке нефтепродуктов до основных экспортных рынков приводят к потере части маржи переработки российскими НПЗ

Источник: ЦДУ ТЭК, Энергетический центр бизнес-школы СКОЛКОВО

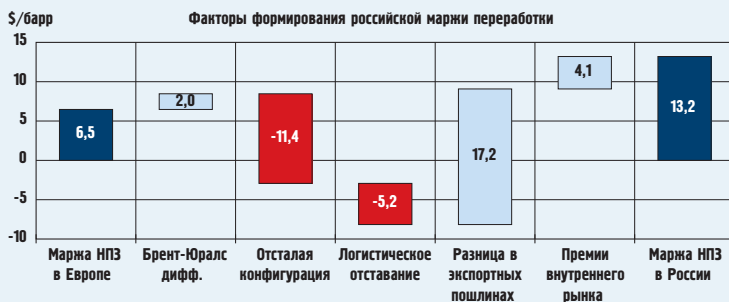
Система «60-66-90» при высоких ценах на нефть по-прежнему стимулирует увеличение первичной переработки

Экономика первичной переработки инкрементального барреля нефти выше экономики его экспорта при высоких ценах на нефть



Источник: ЦДУ ТЭК, Энергетический центр бизнес-школы СКОЛКОВО

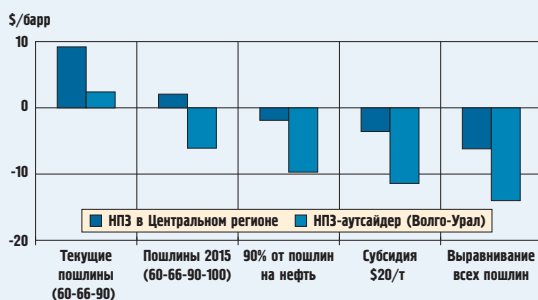
Субсидии по экспортным пошлинам более чем компенсируют отставание в конфигурации и логистике



Источник: ЦДУ ТЭК, Энергетический центр бизнес-школы СКОЛКОВО



При текущей конфигурации многие НПЗ не готовы к радикальным изменениям в режиме экспортных пошлин



Источник: ЦДУ ТЭК, Энергетический центр бизнес-школы СКОЛКОВО

При действующей системе таможенных пошлин даже худшие НПЗ генерируют положительную чистую маржу

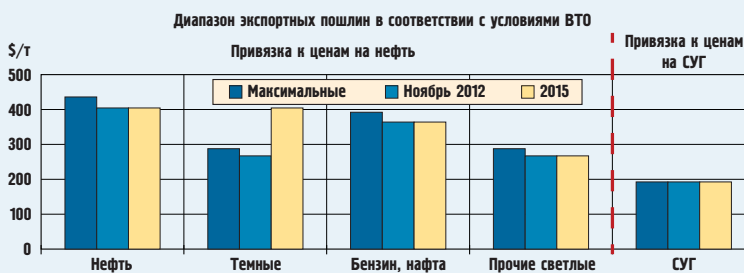


* оценка по выходам 2011 г., цена на нефть Брент \$112/барр, система «60-66-90»

Источник: ЦДУ ТЭК, Энергетический центр бизнес-школы СКОЛКОВО



Возможности изменения конфигурации таможенных пошлин ограничены условиями присоединения России к ВТО



Предельные ставки ЭП
 Закон РФ «О таможенном тарифе», Постановление Правительства РФ №1155 от 27 декабря 2010 г.
 Нефть = $29,2 + 0,65 \times (\text{Юралс} - 182,5)$
 Бензин = $0,9 \times$ Предельная ставка ЭП на нефть
 Прочие светлые = $0,66 \times$ Предельная ставка ЭП на нефть
 Темные = $K \times$ Предельная ставка ЭП на нефть, где $K = 0,66$ до 2015 и $1,0$ с 2015 г.

- Условия ВТО ограничивают предельные параметры формул
- Ставки пошлин могут находиться от 0 до предельных значений, устанавливаемых по формулам

Источник: ЦДУ ТЭК, Энергетический центр бизнес-школы СКОЛКОВО

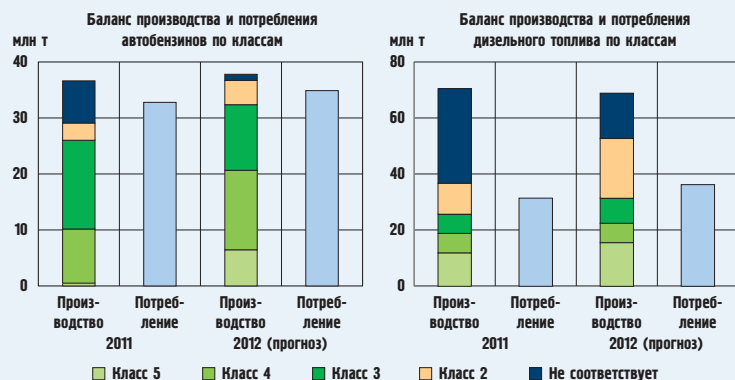
Сценарии модификации режима таможенного регулирования подразумевают снижение субсидии переработки

СЦЕНАРИИ ЭКСПОРТНЫХ ПОШЛИН НА НЕФТЬ И НЕФТЕПРОДУКТЫ

| Сценарий | Описание |
|--|---|
| Статус quo – в соответствии с Постановлением ПРФ №716 | (60-66-90-100) – ставка на мазут с 2015 г. повышается до уровня нефти |
| Компромиссный – выравнивание ЭП на нефтепродукты с коэффициентом 0,9 к ЭП на нефть | Предполагает снижение пошлины на нефть до 0,73 от предельной. Возврат к периоду 2003-2004 гг. |
| Фиксированный дифференциал – выравнивание ЭП на нефтепродукты с фиксированной субсидией по отношению к ЭП на нефть | Предполагает снижение пошлины на нефть с сохранением субсидии в размере 20-30 \$/т, которая должна компенсировать логистическое «отставание» российских НПЗ |
| Жесткий – выравнивание ЭП на нефтепродукты с ЭП на нефть | Предполагает снижение пошлины на нефть до 0,66 от предельной, должен привести к сокращению объемов первичной переработки, глубокой модернизации |

Любой сценарий установления ЭП на нефтепродукты на уровне выше 0,66 от ЭП на нефть предполагает **снижение ЭП на нефть с компенсирующим повышением НДС/ПН**

Переход на Евро-3 в 2013 г. не вызовет значительного дефицита бензина и дизтоплива на внутреннем рынке



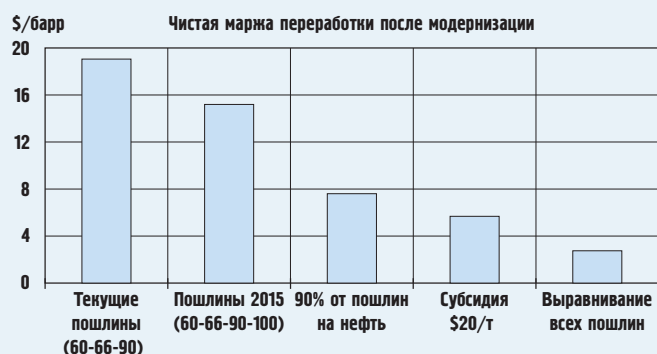
Источник: ЦДУ ТЭК, Энергетический центр бизнес-школы СКОЛКОВО

К 2020 г. при реализации всех планов модернизации сложится избыток бензина на внутреннем рынке



Источник: ЦДУ ТЭК, Энергетический центр бизнес-школы СКОЛКОВО

После модернизации только несколько невыгодно расположенных НПЗ не выдержат выравнивания пошлин



Источник: ЦДУ ТЭК, Энергетический центр бизнес-школы СКОЛКОВО

Новые установки (планы компаний), тыс. т

| | |
|---------------------------------|--------|
| Первичная переработка | 11 480 |
| Риформинг | 6 480 |
| Кат. крекинг | 13 250 |
| Гидрокрекинг вакуумного газойля | 30 480 |
| Гидрокрекинг тяж. остатков | 4 200 |
| Алкилирование | 1 851 |
| Ноксование | 15 124 |
| Изомеризация | 5 830 |

Глубина переработки вырастет с 71% до 88%



ВЫВОДЫ

1. В правительстве есть понимание взаимосвязи между таможенными пошлинами на нефть и различные нефтепродукты с ценообразованием, маржой переработки и экономикой модернизации;
2. Система «60-66-90» позволяет получать избыточную маржу простым заводам и должна быть изменена;
3. Изменение может происходить только путем снижения пошлин на нефть с одновременным компенсирующим повышением НДС;
4. В случае реализации планов компаний по модернизации отрасли выдержит выравнивание экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты за исключением нескольких плохо расположенных НПЗ;
5. Отрасль близка к тому, чтобы обеспечить внутренний рынок топливом класса 3 в 2013 году и класса 5 в 2016–2017 годах, а в 2020 году обеспечить существенный профицит автобензина;
6. Вопрос: зачем России столько бензина и на каких заводах действительно нужна глубокая модернизация?

