



## ВИКТОР ПЛОСКИНА: ВОЗМОЖНЫ БЕНЗИНОВЫЕ, ДИЗЕЛЬНЫЕ И НЕФТЕХИМИЧЕСКИЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ

Качество всех топлив НК «Роснефть» строго контролируется по всей цепочке — от скважины до бензобака. Марочное топливо имеет целью показать, что есть продукт, качество которого контролируется лучше, чем качество остального топлива. Ключевший на эту уловку более платежеспособный потребитель готов доплачивать за марку, заботясь о своем автомобиле. Пока же мы придерживаемся концепции, что система обеспечения качества топлива должна быть всеобъемлющей и не иметь лазеек. Тогда гарантией качества является «народная» марка «Роснефть». Потребитель в сибирской деревне должен получить продукт такого же качества, что и потребитель в крупных городах. Тем не менее, мы ведем изучение применения в РФ топливных присадок, положительно влияющих на работу двигателя, в том числе двигателей автомобилей старше пяти лет, которые составляют большую часть легкового парка страны. Возможно, мы сформируем рецептуры топлив для двигателей автомобилей разного класса и возраста. На основании таких исследований мы сможем обоснованно рекомендовать потребителям «марочное» топливо с теми или иными дополнительными свойствами.

**Ред.:** В соответствии с текущей редакцией Технического регламента по нефтепродуктам уже в следующем году НПЗ должны будут производить для реализации на внутреннем рынке бензин АИ-95, а реализация марок 92 и 80 будет запрещена с 2012 года. Между тем, доля бензина АИ-95 в структуре производства бензинов на НПЗ НК «Роснефть» невелика, да и на российском рынке останется значительный спрос на бензин АИ-92 и после 2012 года. Как вы бы прокомментировали это требование техрегламента?

**В.П.:** Большую часть автомобильного парка РФ составляют легковые автомобили, потребляющие автобензин марки Аи-92, и импорт и внутреннее производство автомобилей, адаптированных к данному автобензину, в настоящее время не прекращены. Поэтому производственные мощности нефтеперерабатывающих предприятий ориентированы на выпуск автомобильных бензинов с октановым числом 92 в соответствии со спросом на внутреннем рынке.

Считаем, что требования регламента по срокам и в части исключения автомобильного бензина с октановым числом 92 необоснованно жесткими и не учитывающими специфики парка транспортной техники, плотности населения и географических особенностей.

ОАО «НК «Роснефть» совместно с другими нефтяными компаниями (в частности с ТНК-ВР) принимает усилия для внесения поправок в утвержденную правительством РФ редакцию Технического регламента в части сохранения автомобильного бензина с октановым числом 92.

**Ред.:** Какие инвестиции в масштабах НК «Роснефть» потребуются, чтобы обеспечить переход на производство для реализации на внутреннем рынке бензина и дизельного топлива уровня Евро-4 с 1 января 2012 года? Реалистичен ли такой «качественный прыжок» в столь короткие сроки (фактически остается полтора года)? Какие ограничения для НК «Роснефть» наиболее критичны: слишком короткие сроки для ре-

лизации столь масштабных проектов?

**В.П.:** На цели достижения требований Технического регламента в период 2010–2012 годов «Роснефть» запланированы инвестиции в размере 100 млрд рублей, при этом к 1 января 2012 года не будет достигнута 100%-ная готовность выпускать моторные топлива в полном объеме в соответствии с требованиями класса 4.

Из 17 млн тонн дизельного топлива, производимого НПЗ компании, только 5,2 млн тонн (или 30%) будут соответствовать классу 4, а по автомобильным бензинам — 3 млн тонн класса 4 (48%) из 6,2 млн тонн.

Критичным является длительность инвестиционного цикла проектов, загруженность инжиниринговых компаний, а также значительные сроки изготовления крупногабаритного и сложного оборудования.

**Ред.:** В настоящее время обсуждается выравнивание пошлин

на светлые и темные нефтепродукты, один из озвучивавшихся коэффициентов — 57% от ставки на сырую нефть. Учитывая значительные объемы производства мазута на НПЗ НК «Роснефть», станет ли нефтепереработка для компании при текущей конфигурации НПЗ менее рентабельной в случае выравнивания пошлин, и если да, то насколько? Какой объем средств компания планирует инвестировать в НПЗ с целью увеличения конверсии и выхода светлых нефтепродуктов в ближайшие два-три года?

**В.П.:** Не секрет, что существующая система взимания пошлин на нефтепродукты не стимулирует развитие процессов глубокой переработки нефти на НПЗ компании, и выравнивание пошлин на светлые и темные нефтепродукты крайне позитивно с точки зрения стимулирования производства светлых нефтепродуктов и избавления от мелких, производящих некачественную продукцию производств.

Выравнивание пошлин на уровне 57% от пошлины на нефть выгодно НК «Роснефть», т.к. с изменением качества экспортируемой корзины налоговая нагрузка уменьшится.

Если проводить выравнивание в 2011 году, существует риск роста цен на внутреннем рынке, поэтому оптимальным является 2012 или 2013 год, когда компа-

### **Требования топливного техрегламента «Роснефть» считает необоснованно жесткими и не учитывающими специфики парка транспортной техники, плотности населения и географических особенностей**

ния увеличит производство светлых нефтепродуктов. Необходимо законодательно закрепить размер экспортной пошлины на нефтепродукты в виде процентного отношения к пошлине на нефть.

НПЗ — в случае его прибыльной работы — обеспечивает до-

## **Уважаемые сотрудники ОАО «НК «Роснефть»**

От имени Федерального агентства по недропользованию сердечно поздравляю коллектив открытого акционерного общества ОАО «НК Роснефть» с Юбилеем.

За прошедший период компания прошла путь по превращению из рядовой добывающей в лидера российской нефтяной отрасли по объемам добычи нефти, обеспечивая более 20% российской добычи, а также вышла на первое место по суммарным мощностям переработки нефти.

Благодаря самоотверженному труду специалистов, компания в 1998 году первой в России начала промышленное освоение шельфа (Охотское море), более чем на год опередив консорциум международного проекта «Сахалин-2», в 2009 году ввела в промышленную эксплуатацию крупнейшее месторождение Восточной Сибири — Ванкорское.

География деятельности компании охватывает все основные нефтегазоносные провинции России: Западную Сибирь, Южную и Центральную Россию, Тимано-Печору, Восточную Сибирь, Дальний Восток и ряд зарубежных стран.

Уверенно устремляясь в будущее, компания в своей деятельности не забывает и о своих работниках, которые обеспечивают высокую эффективность производства и самый низкий уровень удельных операционных затрат на добычу нефти не только среди российских, но и среди основных международных конкурентов.

От всей души желаю компании по-прежнему быть лидером в области добычи углеводородов, внося весомый вклад в развитие топливно-энергетического комплекса России.

Благополучия и добра вашему коллективу.



С уважением,  
Руководитель Роснедр

А.А. Ледовских

полнительную прибавочную стоимость по сравнению с экспортом сырой нефти. Государство путем различных регулирующих актов

### **Выравнивание пошлин на уровне 57% от пошлины на нефть выгодно НК «Роснефть», так как с изменением качества экспортируемой корзины налоговая нагрузка уменьшится**

требует улучшения качества продукции, а рынок требует конкурентных цен. Не всегда такие векторы совпадают, поскольку капитальные вложения требуют воз-

### **Необходимо законодательно закрепить размер экспортной пошлины на нефтепродукты в виде процентного отношения к пошлине на нефть**

врата и прибыльности, что чаще всего невозможно обеспечить за счет интенсивного пути развития.

Дополнительные капитальные вложения все равно приводят к росту цен на выпускаемую про-

### **На конверсионные проекты и увеличение выхода светлых нефтепродуктов за период 2010–2014 годов компания намеревается инвестировать 74 млрд рублей, без учета инвестиций в строительство новых нефтеперерабатывающих мощностей**

дукцию. И задача государства обеспечить сдерживание рыночных цен, в том числе обеспечивая представление льгот для сокращения сроков возврата инвести-

### **Поскольку требования регламента не позволяют выпускать низкооктановые бензины, то в период до 2013 года мы прогнозируем не профицит, а дефицит автомобильных бензинов на внутреннем рынке**

ций и достижения нормативного уровня рентабельности. К таким льготным мерам можно отнести следующие изменения налогового законодательства:

- ввести льготный период налогообложения новых проектов до момента окупаемости проектов реконструкции;
- законодательно закрепить ставку экспортной пошлины на светлые и темные нефтепродукты в виде процентного отношения к экспортной пошлине на нефть;
- отменить ввозные таможенные пошлины на оборудование для НПЗ, не производимое в РФ.

Введение дифференцированных ставок акцизного сбора на топливо в зависимости от его качества — несомненно положительный шаг государства по стимулированию развития нефтеперерабатывающей отрасли на фоне необходимости осуществления значительных капитальных затрат, связанных с переходом в сжатые сроки на производство экологически чистых классов топлива по требованию Технического регламента.

В своих расчетах оценки экономической эффективности модернизации нефтеперерабатывающих предприятий НК «Роснефть» учитывает новую систему ставок акцизного сбора, и она улучшает показатели эффективности инвестиций, но при этом не является главенствующим фактором.

Стоит обратить внимание на тот факт, что новая система акцизных сборов предполагает абсолютное увеличение ставок акцизного сбора по сравнению с действующими, что приведет к росту рыночных цен на топливо. Если покупатели откажутся покупать топливо по возросшим ценам, мы будем вынуждены их снижать в ущерб собственной рентабельности, что в конечном счете повлияет на сроки окупаемости инвестиций. В таком случае введение дифференциации акцизных сборов параллельно с их ростом не будет достаточным для поддержки и стимулирования.

В целом на конверсионные проекты для увеличения выхода светлых нефтепродуктов за период 2010–2014 годов компания намеревается инвестировать 74 млрд рублей, без учета инвестиций в строительство новых нефтеперерабатывающих мощностей.

**Ред.:** *Справедливо ли утверждение, что если на всех НПЗ России в короткий срок реализовать проекты с целью повышения качества нефтепродуктов и увеличения конверсии, то, в конечном счете, будет производиться гораздо больший объем нефтепродуктов, чем может быть реализовано на внутреннем рынке, и возникнет серьезный профицит моторных топлив? Таким образом, какой суммарный объем средств НК «Роснефть» планирует в ближайшие два-три года инвестировать в собственные НПЗ? Оцените потребность в аналогичных инвестициях в масштабах российской нефтеперерабатывающей отрасли.*

**В.П.:** Нет, не справедливо. Без внедрения конверсионных процессов невозможно достичь требований Технического регламента, в первую очередь, в производстве автомобильных бензинов. Необходимо строительство комплексов каталитического крекинга, установок по производству высокооктановых компонентов автобензина: МТБЭ, алкилбензина.

Для выработки дизельного топлива, соответствующего классу 4 качества, нет смысла строить новые мощности по гидроочистке, не внедряя при этом конверсионных процессов по переработке тяжелых остатков, например, гидрокрекинга.

Именно поэтому «Роснефть» при разработке инвестиционных программ реконструкции и развития своих НПЗ учитывает потребности и прогноз потребления моторных топлив в каждом регионе, инвестиционные планы своих партнеров по нефтепереработке из других нефтяных компаний России и, исходя из этого, планирует «бензиновые», «дизельно-экспортные» и «нефтехимические» варианты развития.

Но поскольку требования регламента не позволяют выпускать низкооктановые бензины, то в период до 2013 года мы прогнозируем не профицит, а дефицит автомобильных бензинов на внутреннем рынке, при этом возрастает выпуск прямогонных бензиновых фракций — сырья для нефтехимических производств.

Суммарный объем средств, инвестируемых компаниями в период 2010–2012 годов, без учета средств на строительство новых НПЗ, запланирован в объеме 136 млрд рублей, а с учетом нового строительства — 233 млрд рублей.

По материалам совещания в Киришах нам известно, что инвестиции в российскую нефтепереработку за период до 2012 года должны составить 1 трлн рублей.

**Ред.:** На какой стадии сейчас находится проект строительства нового НПЗ на территории Туапсинского НПЗ? Когда НК «Роснефть» планирует полностью завершить его строительство (включая установки коксования, гидрокрекинга, гидроочистки, риформинга и изомеризации)? Какая доля моторных топлив нового НПЗ будет экспортироваться, и какая — реализовываться на внутреннем рынке? Насколько значителен, по вашему мнению, потенциал роста рынка моторных топлив Юга России?

**В.П.:** На Туапсинском НПЗ ведется строительство первого пускового комплекса — установки первичной переработки нефти мощностью 12 млн тонн в год. Ее пуск намечен на середину 2011 года. «Роснефть» планирует завершить строительство всех установок в 2014 году.

Потребление автобензина в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах в 2009 году составило 4,3 млн тонн, дизтоплива — 3,1 млн тонн. К 2015 году мы прогнозируем рост потребления автобензина в этих регионах до уровня приблизительно 5 млн тонн, дизтоплива — до 3,8 млн тонн в год.

Доля НК «Роснефть», включая поставки с заводов Самарской группы, на этом рынке по моторным топливам составляет 20–22%, а после строительства нового ТНПЗ достигнет более 30%. Распределение поставок на этот рынок между заводами НК «Роснефть» будет определяться в рамках оптимизационных расче-

тов с помощью имеющейся системы «Supply Chain Management».

Около 70% дизельного топлива ТНПЗ будет направляться на экспорт, а основная часть про-

**Суммарный объем средств, инвестируемых компанией в период 2010–2012 годов, без учета средств на строительство новых НПЗ, запланирован в объеме 136 млрд рублей, а с учетом нового строительства — 233 млрд рублей**

изводимого на заводе автобензина будет потребляться на растущем рынке региона.

**Ред.:** Какие проекты «Роснефть» реализует/планирует реализовать на Комсомольском НПЗ? Когда будет завершена программа модернизации НПЗ? Насколько в результате увеличится объем переработки нефти на заводе и насколько вырастут объемы производства моторных топлив?

## Уважаемые друзья!

Поздравляю коллектив ОАО «НК «Роснефть» с 15-летием со дня образования компании!

За столь небольшой срок «Роснефть» стала одной из ведущих нефтяных компаний России, успешно решающей важные государственные задачи. Без весомого вклада «Роснефти» невозможно дальнейшее развитие нефтедобывающего сектора страны, укрепление её топливно-энергетического комплекса, обеспечение энергетической и экономической безопасности.

В Архангельской области интересы компании успешно представляет дочернее предприятие «Роснефти» — «РН «Архангельскнефтепродукт». Сегодня оно является одним из самых динамично развивающихся в регионе. Обеспечивая бесперебойные оптовые и розничные поставки нефтепродуктов на территорию области и за ее пределы, оказывая комплекс услуг по переработке и хранению нефтяных грузов, осуществляя бункеровку судов в Архангельском и Нежском портах, «РН «Архангельскнефтепродукт» во многом способствует укреплению промышленного потенциала Поморья.

Высокой оценки заслуживает кадровая политика предприятия. Его сотрудничество с ведущими вузами региона позволяет не только отбирать перспективных специалистов для нефтяной отрасли еще на студенческой скамье, но и в полной мере адаптировать их к последующей производственной деятельности. Убежден, что подобный опыт можно с полным правом называть инвестициями в будущее предприятия и завтрашний день Архангельской области.

Уважаемые работники компании «Роснефть»! Желаю вам крепкого здоровья, благополучия и дальнейших успехов на благо России!



Губернатор  
Архангельской области

И.Ф. Михальчук

**В.П.:** На Комсомольском НПЗ в 2010 году завершается строительство установки замедленного коксования, а в 2013 году планируется пустить в эксплуатацию комплекс гидрокрекинга.

Для достижения качества автомобильных бензинов планируется провести реконструкцию существующего риформинга и по-

**Окончательное решение о конфигурации Приморского НПЗ и сроках реализации проекта пока не принято. Рассматривается дизельно-нефтехимический профиль с объемом первичной переработки нефти 10 млн тонн в год**

строить вторую установку изомеризации. В результате объем переработки и объем производства автомобильных бензинов вырастет незначительно, а вот производство дизельного топлива возрастет на 1 млн тонн в год.

**Ред.:** *Хабаровский НПЗ также запланировал масштабную модернизацию производственных мощностей. По вашим оценкам, дополнительных объемов нефте-*

**Проект строительства НПЗ в Китае находится на стадии разработки ТЭО. Идеальным вариантом было бы обеспечить реализацию всех нефтепродуктов этого НПЗ на территории Китая**

*продуктов с Комсомольского и Хабаровского НПЗ будет достаточно для того, чтобы Дальневосточный федеральный округ стал бездефицитным, или в регион все же потребуется ввозить нефтепродукты (в частности, с Ангарской НК)?*

**В.П.:** Дальневосточный регион никогда не был дефицитным по снабжению его моторным топливом и другими нефтепродуктами. Исторически этот регион снабжается за счет Хабаровского НПЗ и Комсомольского НПЗ, но потребности мог бы обеспечить один Комсомольский НПЗ.

За последние 10 лет 60% продукции Комсомольского НПЗ экс-

портировалось из-за экономической выгоды логистической схемы через порты Ванино и Де Кастри. После строительства трубопровода Комсомольский НПЗ — порт Де Кастри экспорт будет еще выгодней...

Проводимая коренная реконструкция Комсомольского НПЗ с существенным увеличением производства автобензина и кратным увеличением выпуска дизельного топлива позволит отказаться от

поставок автобензина и дизтоплива с АНХК в Дальневосточный федеральный округ, за исключением Республики Саха, где доля АНХК останется весьма значительной. Это обусловлено удобным расположением АНХК для поставок в республику через терминал НК «Роснефть» в Усть-Куте.

**Ред.:** *Определилась ли НК «Роснефть» окончательно с конфигурацией Приморского НПЗ и*

**РН-БУНКЕР**

В конце 2007 года НК «Роснефть» приступила к освоению программы бункеровочного бизнеса, в рамках которой 17 апреля 2008 года была учреждена 100%-ная дочерняя компания ООО «РН-Бункер».

Основными направлениями деятельности ООО «РН-Бункер» являются обеспечение логистики, осуществление производства (блендинга) бункерного топлива, аренда и фрахтование танкеров-бункеровщиков, трейдинг на внутреннем рынке, а также поставка топлива иностранным судовладельцам. Деятельность компании осуществляется с соблюдением всех норм и правил для бункеровочных операций, а поставляемые нефтепродукты соответствуют стандарту ISO 8217:2005.

В настоящее время ООО «РН-Бункер» имеет представительства в Находке, Владивостоке, Южно-Сахалинске, Архангельске, Мурманске, Санкт-Петербурге, Туапсе, Самаре, Ростове, Астрахани, что позволяет оперативно осуществлять поставку нефтепродуктов на борт судов заказчика и контролировать качество поставляемого топлива, соответствующего мировым стандартам. В будущем планируется открытие новых представительств, расширяющих географию деятельности компании.

В 2009 году ООО «РН-Бункер» было реализовано более 1,16 млн тонн нефтепродуктов. Рост по сравнению с 2008 годом (0,87 млн тонн) составил порядка 33%. В 2010 году план реализации составляет 1,6 млн тонн.

ООО «РН-Бункер» тесно сотрудничает с Министерством обороны РФ в части снабжения топливом судов ВМФ РФ в российских и зарубежных портах, а также с крупнейшими иностранными нефтяными компаниями: BP, Shell, Exxon, SENG Ltd и др.

Ведется успешное сотрудничество с Федеральным агентством по рыболовству России в рамках создания объектов портовой инфраструктуры, с компаниями «Роснефтефлот» и «Совкомфлот» — в области приобретения и строительства танкерного флота.

ООО «РН-Бункер» также принимает участие в программе с Федеральным агентством по рыболовству (ФАР) по проектированию топливно-заправочных комплексов (ТЗК) в российских рыбных портах (Дальнего Востока, Сахалина, Курил, Камчатки, Мурманска и Калининграда).

С 2008 года ООО «РН-Бункер» является членом IBIA (International Bunker Industry Association), а в марте 2010 года вошло в состав Российской ассоциации морских и речных бункеровщиков.



со сроками реализации проекта? Мощность НПЗ по-прежнему планируется на уровне 20 млн тонн в год или этот параметр скорректирован? Какие нефтепродукты будет производить НПЗ? Будет ли на предприятии нефтехимическое производство?

**В.П.:** Окончательное решение о конфигурации Приморского НПЗ и сроков реализации проекта пока не принято. В качестве основного варианта рассматривается конфигурация дизельно-нефтехимического профиля с объемом первичной переработки нефти 10 млн тонн в год.

Объем инвестиций может составить менее \$10 млрд. Такого объема переработки нефти было бы недостаточно для организации эффективного крупнотоннажного нефтехимического производства. Оптимизации мощностей нефтехимического блока Приморского НПЗ и достижению показателей на уровне лучших мировых конкурентов способствует наличие в регионе второго поставщика сырья для нефтехимии — Комсомольского НПЗ «НК Роснефть».

На Приморском НПЗ рассматривается возможность производства базовых нефтехимических продуктов — этилена и пропилена, а также ряда их производных. В своих поставках Приморский НПЗ будет ориентирован на экспорт, в основном, в страны АТР, а также на рынок Приморского края.

**Ред.:** Готово ли государство предоставить налоговые льготы для проекта Приморского НПЗ, обсуждался ли этот вопрос на уровне министерств/правительства?

**В.П.:** Мы считаем, что проект достаточно эффективный и, на наш взгляд, не будет нуждаться в финансовой поддержке правительства РФ. Вместе с тем, исходя из опыта ТАНЕКО, мы на уровне Министерства энергетики прорабатываем возможность участия правительства РФ в финансировании инфраструктурных объектов.

**Ред.:** На какой стадии находится проект строительства НПЗ на территории Китая? Параметры

НПЗ: мощность, состав установок, производимая продукция, инвестиции в проект. Производимые нефтепродукты будут реализовываться исключительно на территории Китая или останутся объемы для экспорта? На НПЗ будет поставляться нефть, добываемая НК «Роснефть», или сырье будет закупаться на мировом рынке?

**В.П.:** Проект находится на стадии разработки ТЭО. В ТЭО рассматриваются несколько вариантов загрузки и конфигурации завода. Идеальным вариантом было бы обеспечить реализацию всех нефтепродуктов этого НПЗ на территории Китая, но учитывая, что НПЗ будет находиться на побережье, не исключен вариант экспорта при выгодной конъюнктуре.

Загрузка завода планируется смесью нефтей, покупаемых на

мировом рынке, в том числе и у российских нефтяных компаний, поставляющих нефть в Козьмино по трубопроводной системе ВСТО.

Потребление нефтепродуктов в АТР составляет около 1,2 млрд тонн в год, в том числе 400 млн

## **В Ачинский НПЗ на период 2010–2015 годов запланированы инвестиции в размере 36 млрд рублей, в АНХК — 17 млрд рублей, на реконструкцию НПЗ Самарской группы — 83,7 млрд рублей**

тонн в год потребляет рынок КНР. Темпы роста рынка АТР в среднем составляют около 2,5–3% в год, т.е. 30–35 млн тонн в год. Темпы роста рынка КНР — более 5% в год, т.е. около 20 млн тонн в год.

### **РН-АЭРО**

Приоритетной задачей ООО «РН-Аэро» является увеличение объемов заправки воздушных судов «в крыло», которая включает как реализацию авиакомпаниями авиакеросина, так и предоставление услуги по заправке.

Выполнение данной стратегии «РН-Аэро» реализует посредством строительства собственных топливозаправочных комплексов на территории аэропортов, а также приобретения действующих и открытия карточек хранения авиатоплива в аэропортах.

Общество имеет собственные карточки хранения в аэропортах Владивостока, Иркутска, Красноярска, Игарки, Кемерово, Минеральных Вод, Элисты.

Так в настоящее время «РН-Аэро» осуществляет проекты по строительству альтернативных ТЗК в аэропортах «Пулково» (Санкт-Петербург), «Кневици» (Владивосток), также планируется в ближайшей перспективе начало строительства ТЗК в аэропорту «Курумоч» (Самара).

21 июля в строй введен ТЗК в аэропорту «Чингиз Хан» города Улан-Батора в Монголии. Мощность комплекса — 40 тыс. тонн авиакеросина в год. Эксплуатирует его СП «РН-Аэро» и монгольской «Сод Монгол Групп» с паритетными долями.

Также в настоящее время ведутся переговоры по заправке воздушных судов иностранных авиакомпаний, осуществляющих полеты в аэропорты Российской Федерации.

По предварительным прогнозам, в период с 2010-го по 2014 год общий объем заправки «в крыло» по вышеперечисленным направлениям составит около 700 тыс. тонн, не считая реализации авиатоплива через «сторонние» ТЗК.



Полагаем, что учетом возможностей строительства новых НПЗ в АТР, а также планов закрытия устаревших и неэффективных мощностей, рынка хватит как для Приморского НПЗ, так и для проекта строительства Тяньцзиньского НПЗ в Китае.

**Некоторые новые инвесторы в строительство малых НПЗ недостаточно представляют себе ситуацию на рынке, его перспективы, объемы инвестиций, а также саму экономику переработки**

**Ред.:** Не является ли НПЗ на территории Китая конкурентом/альтернативой Приморскому НПЗ?

**В.П.:** Это совершенно разные проекты со своими рынками сбыта в АТР. Заводы отдалены друг от друга более чем на 1000 км и не будут влиять на «совместные» рынки сбыта.

**Необъяснимую позицию занимают и администрации некоторых регионов, стремящиеся любым путем заполучить «карманный» мини-НПЗ в своем регионе. Этим пользуются разного рода авантюристы от нефтепереработки**

**Ред.:** Какие проекты НК «Роснефть» намерена реализовать в ближайшие годы на Ачинском НПЗ и Ангарской НХК? Какой объем средств планируется инвестировать в эти предприятия?

**Мы придерживаемся концепции, что система обеспечения качества топлива должна быть всеобъемлющей и не должна иметь «брендовых лазеек». Тогда гарантией качества является «народная» марка «Роснефть»**

**В.П.:** На Ачинском НПЗ запланировано строительство комплекса гидрокрекинга и установки замедленного коксования. Для переработки избытка нефти после

пуска гидрокрекинга запланировано строительство второй установки изомеризации и новой установки риформинга с непрерывной регенерацией катализатора (ССР). На период 2010–2015 годов запланированы инвестиции в размере 36 млрд рублей.

На АНХК, в первую очередь, будут построены установки по производству высокооктановых компонентов бензина: МТБЭ, алкилбензин, а также новая установка по гидроочистке дизельных фракций, как прямогонных, так и вторичных процессов.

Общая сумма инвестиций (без учета инвестиций в развитие масляного производства) в период 2010–2015 годов составит 17 млрд рублей.

**Ред.:** Какие проекты НК «Роснефть» намерена реализовать в ближайшие годы на Самарской группе НПЗ? Какой объем средств планируется инвестировать в эти предприятия?

**В.П.:** По НПЗ Самарской группы приняты следующие решения.

Куйбышевский НПЗ, Сызранский НПЗ — «бензиновое» направление развития со строительством комплексов каталитического крекинга (достижение требований Технического регламента и повышение глубины переработки), в том числе с установками по производству высокооктановых компонентов автомобильных бензинов: МТБЭ, алкилата из газов каталитического крекинга.

Новокуйбышевский НПЗ — «дизельное» направление развития: повышение эффективности НПЗ и глубины переработки за счет строительства комплекса гидрокрекинга. Тем самым будет сбалансировано производство автомобильных бензинов и дизельного топлива в регионе. В рамках интеграции мощностей двух НПЗ предусмотрена переработка тяжелых остатков Куйбышевского НПЗ совместно с собственными на установке замедленного коксования Новокуйбышевского НПЗ.

На реконструкцию НПЗ Самарской группы в период 2010–2015 годов запланированы инвестиции в размере 83,7 млрд рублей.

**Ред.:** В Сибири сейчас реализуется проект строительства Яйского НПЗ (Кемеровская область), запланирован к реализации проект Уярского НПЗ (Красноярский край, недалеко от Ачинского НПЗ). В Тюменской области Антипинский НПЗ недавно ввел вторую очередь, и в настоящее время предприятие планирует проекты с целью повышения качества нефтепродуктов. Не опасается ли НК «Роснефть» роста конкуренции со стороны независимых переработчиков в регионах присутствия компании? Может ли в России независимая нефтепереработка (в первую очередь, средние НПЗ) составить серьезную конкуренцию крупным НПЗ нефтяных компаний?

**В.П.:** Мы приветствуем проекты, способствующие развитию конкуренции на дефицитных рынках нефтепродуктов. Необходимо отметить, что рынок Сибирского Федерального округа является профицитным по всем основным нефтепродуктам.

В беспрецедентно короткие сроки по всей территории РФ проводится внедрение европейских требований к качеству топлива. Если имеются инвесторы, готовые рисковать своими деньгами в таких рыночных условиях, — честь им и хвала. Полагаю, что некоторые новые инвесторы в строительство малых НПЗ недостаточно представляют себе ситуацию на рынке, его перспективы, объемы инвестиций в обеспечение качества продукции, влияние изменений системы налогообложения на рентабельность переработки, а также саму экономику переработки.

Возможно, их дезинформируют некоторые не очень добросовестные проектные организации. Необъяснимую позицию занимают и администрации некоторых регионов, стремящиеся любым путем заполучить «карманный» мини-НПЗ в своем регионе. Этим пользуются разного рода авантюристы от нефтепереработки, предлагая, мягко говоря, сомнительные с многих точек зрения проекты. Иногда цель таких псевдопроектов —

получение начального финансирования или иных преференций от региона.

Мы видим, что малых НПЗ уже практически нет ни в Европе, ни в США, десятки мини-заводов закрываются в Китае ежегодно. Мировая тенденция к укрупнению НПЗ не обойдет и Россию. Такой мини-завод может стать обузой для региона, загрязняя окружающую среду, или в случае закрытия, необходимости рекультивации площадки и трудоустройства персонала.

Некоторую конкуренцию для нефтяных компаний, а также большой вред для здоровья населения и бюджета может представить незаконный выпуск малыми НПЗ, не оснащенными облагораживающими процессами, в оборот топлив, не соответствующих техническому регламенту. Полагаю, что контроль качества выпускаемой продукции и ее распространения по территории РФ должен быть единым для всех производителей и владельцев нефтебаз.

**Ред.:** В России уже не осталось крупных независимых НПЗ, которые можно было бы приобрести. Тем не менее, в стране действуют несколько предприятий средней мощности. В частности, в прошлом году был введен в эксплуатацию Новошахтинский НПЗ мощностью 2,5 млн тонн в год. Насколько интересно НК «Роснефть» приобретение средних НПЗ на территории России, если такие предприятия будут выставлены на продажу?

**В.П.:** НК «Роснефть» не планирует приобретений НПЗ на территории Российской Федерации, тем более малых и средних. Напротив, мы проводим работу по укрупнению и увеличению единичной мощности установок НПЗ, для этого, например, планируется проект по сырьевой кооперации между Куйбышевским и Новокуйбышевским НПЗ.

**Ред.:** В разгар кризиса ЛУК-Ойл приобрел 45%-ную долю в НПЗ в Северо-Западной Европе. Рассматривала ли «Роснефть»

возможность покупки нефтеперерабатывающих активов за рубежом? Какие регионы компании наиболее интересны? Можно ли ожидать приобретения НК «Роснефть» нефтеперерабатывающих активов за рубежом в ближайший год?

**«Роснефть» изучает все поступающие предложения по перерабатывающим мощностям: в настоящее время мы не видим проектов, окупаемость которых соответствовала бы требованиям компании...**

**В.П.:** Позвольте оставить этот вопрос без комментариев. Могу лишь сказать, что мы добросовестно изучаем все поступающие предложения, поток которых увеличивается в связи с непростой ситуацией в отрасли нефтепереработки в мире. В настоящее время мы не видим проектов, окупаемость которых соответствовала бы требованиям компании... 



группа компаний  
**ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР ЭКСПЕРТИЗ**

Центральный офис: Санкт-Петербург: +7 812 334-5561, +7 812 334-5562  
 Главные представительства:  
 Москва: +7 499 176-8772, +7 499 176-9029, Сан-Паулу: +55 11 2246-2737  
 Дели: +91 124 257-7212, +91 124 257-7215, Мюнхен: +49 89 1678-5670

*Искусство  
отличаться от других!*

**Поздравляем с Днем  
нефтегазовой промышленности!**

**Мира, добра, здоровья  
и профессиональных  
рекордов!**

[www.gce.ru](http://www.gce.ru)  
[www.gcegroup.ru](http://www.gcegroup.ru)

