

ИЗБЫТОК ДИЗЕЛЯ: ПРОБЛЕМА ШИРЕ, ЧЕМ КАЖЕТСЯ

В настоящее время российская нефтеперерабатывающая отрасль находится на пороге нового этапа развития. За последние 10–15 лет едва ли можно вспомнить другой момент, когда изменения условий работы отрасли, связанные с внешними (цены на углеводороды) и внутренними (налоговый маневр) факторами, носили бы столь революционный характер. При этом стоит отметить: если в отношении налогового маневра велись долгие дискуссии, и в целом этот шаг стал логичным продолжением трансформации, начавшейся с принятия системы 60–66 в 2011 году, то поведение рынка нефти стало полной неожиданностью и для крупнейших компаний, и для отраслевых экспертов. В результате нефтеперерабатывающая отрасль вынуждена принимать новые вводные, подстраивая под них как текущую операционную деятельность, так и долгосрочные планы. Причем с учетом стремительно меняющихся макроэкономических предположений авторы любых прогнозов сталкиваются с дополнительными сложностями. В этих непростых условиях попробуем разобраться в вопросе дальнейшего изменения предложения дизельного топлива в России на фоне продолжающейся модернизации российских НПЗ.

ГРИГОРИЙ АРУТЮНЯН, партнер, руководитель группы по оказанию услуг компаниям нефтегазовой отрасли, химической промышленности и электроэнергетики в СНГ EY

ДЕНИС БОРИСОВ, директор, Московский нефтегазовый центр EY

ДМИТРИЙ ДЗЮБА, менеджер, Московский нефтегазовый центр EY

Российская нефтеперерабатывающая отрасль имеет ряд специфичных особенностей, одной из которых является дисбаланс между объемами производства и потребления моторных топлив. В частности, последние 10 лет производство дизельного топлива (ДТ) превышает потребности внутреннего рынка приблизительно в два раза (по

Последние 10 лет производство дизельного топлива (ДТ) превышает потребности внутреннего рынка

итогах 2014 года экспорт по данному продукту составил более половины выпуска). При этом по автомобильному бензину ситуация совершенно иная: практически 90% выпускаемых объемов потребляется внутри страны. Несмотря на наличие чистого экспорта (около 3 млн тонн), довольно заметную роль играет импорт (более 1 млн тонн) из стран Таможенного союза — Белоруссии и Казахстана. Отметим, что на протяжении последних 10 лет доля ДТ в корзине выпускаемых нефтепродуктов практически не изменилась: в 2004 году доля ди-

зельного топлива составила около 28%, по итогам 2014 года — около 27% (см. «Объем первичной переработки нефти в РФ и доля ДТ в выпуске»). В абсолютном выражении объем производства дизельного топлива вырос с 55,4 млн тонн до 77,4 млн тонн.

Экстенсивный характер развития отечественной переработки (глубина переработки снизилась с 72,6% в 2004 году до 72,1% в 2014 году) во многом связан с особенностями налогового регулирова-

ния — высокими экспортными пошлинами на сырую нефть в сочетании с относительно более низкими экспортными пошлинами на нефтепродукты. Причем до 2011 года фискальные условия для производства темных нефтепродуктов были особенно благоприятными (см. «Экономика экспортных поставок сырой нефти и мазута»).

На этом фоне в течение последних 10 лет опережающей динамики увеличения спроса в России на ДТ по сравнению с автомобильными

ОБЪЕМ ПЕРВИЧНОЙ ПЕРЕРАБОТКИ НЕФТИ В РФ И ДОЛЯ ДТ В ВЫПУСКЕ, 2004–2014 ГГ.



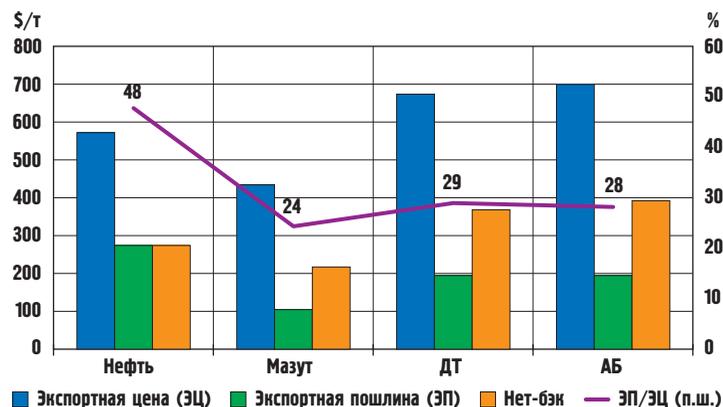
Источники: ИнфоТЭК, Bloomberg, расчеты Московского нефтегазового центра EY

бензинами не наблюдалось. Среднегодовые темпы роста потребления обоих продуктов составляли 2,8–2,9% (см. «Структура потребления основных моторных топлив в России»). За аналогичный период годовой прирост производства ДТ в среднем находился на уровне 3,9%. Избыток нефтепродукта направлялся на экспорт — в основном на европейский рынок, выгодность которого для российских НПЗ заключается в ярко выраженной «дизельной» направленности в структуре потребления, а также исторически проработанной логистике поставок.

Более того, на протяжении последних 10–15 лет направление модернизации российских заводов в полной мере следовало тренду, который наблюдался на рынке нефтепродуктов Европы. При общем падении потребления нефтепродуктов в регионе с 2000 по 2014 годы на 11%, спрос на ДТ вырос на 7,5%, при этом его доля в структуре валового потребления нефтепродуктов по региону выросла в эти годы с 36% до 44%.

Отметим, что на протяжении нескольких лет российские НПЗ имели значительное преимущество за счет более низкой стоимости сырья, обусловленной особенностями налогового регулирования в России. Именно этот фактор позволял успешно конкурировать российскому ДТ на европейском рынке, несмотря на более высокую технологическую оснащенность местных переработчиков (см. «Нефтепереработка в

ЭКОНОМИКА ЭКСПОРТНЫХ ПОСТАВОК СЫРОЙ НЕФТИ И МАЗУТА, 2010 Г.



Источники: Bloomberg, расчеты Московского нефтегазового центра ЕУ

России и Европе: загрузка мощностей, маржа переработки»).

С начала 2015 года картина заметно изменилась. По нашим оценкам, на фоне введения налогового маневра и падения цены на нефтепродукты маржа переработки для условного российского НПЗ в европейской части России составляет около \$4/барр., что, по данным Международного энергетического агентства, приблизительно соответствует прибыльности переработки в Европе. Можно ожидать, что на фоне роста маржи загрузка мощностей заводов в Европе начнет расти, и конкуренция на рынке обострится.

В настоящее время инвестиционные программы российских НПЗ в основном определены договоренностями в рамках т.н. четырехсторонних соглашений, ко-

торые подписали в 2011 году ФАС, Ростехнадзор, Росстандарт и вертикально интегрированные нефтяные компании (ВИНК). Определение планов по модернизации проходило в условиях, когда цена на нефть колебалась в

Фискальные условия для производства темных нефтепродуктов были особенно благоприятными до 2011 года

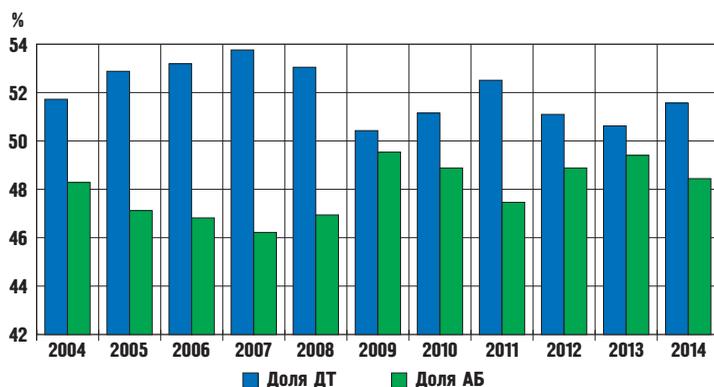
диапазоне \$100–120/барр., а индикативная маржа переработки находилась в районе \$14–16/барр. Как уже было сказано, введение новых налоговых условий на фоне мало кем ожидаемого обвала нефтяного рынка заметно изменило экономику российской нефтяной отрасли. По данным на начало 2015 года, ряд российских ВИНК заявили о довольно осторожных планах по инвестициям на

На протяжении нескольких лет российские НПЗ имели значительное преимущество за счет более низкой стоимости сырья

текущий год. Пересмотру могут подвергнуться именно проекты в переработке.

Так, согласно нашим расчетам, в текущих сценарных условиях (цена нефти Urals — 60 рублей за баррель, курс доллара — 60 рублей за \$1, актуальные налоговые условия) чистая приведенная стоимость проекта строительства гид-

СТРУКТУРА ПОТРЕБЛЕНИЯ ОСНОВНЫХ МОТОРНЫХ ТОПЛИВ В РОССИИ, 2007–2014 ГГ.



Источники: ИнфоТЭК, Bloomberg, расчеты Московского нефтегазового центра ЕУ

рокрекинга мощностью 2 млн тонн сократится приблизительно на 40% по сравнению с проектом в условиях начала 2014 года (цена нефти — 100 рублей за баррель, курс доллара — 35 рублей за \$1, «60–66–90»). Для чистоты эксперимента в обоих случаях мы использовали одинаковую ставку дисконтирования и исходили из возможности финансирования проекта за счет собственных средств. В условиях снижения по-

развития в феврале, а также оценки ряда международных агентств и институтов. С учетом прогнозируемых темпов прироста потребления объема экспорта увеличится на 7 млн тонн по сравнению с текущим уровнем — до 54 млн тонн. Отметим, что наш прогноз по производству ДТ несколько отличается от оценок ряда экспертов, которые заявляли о возможном выпуске дизеля на уровне 100–110 млн тонн к 2020 году, а также наших прошлых прогнозов на уровне 94 млн тонн, которые мы делали исходя из условия полного завершения модернизации в перерабатывающем сегменте.

Как бы то ни было, проблемы, связанные с будущей ролью ДТ в Европе из-за растущих экологических требований, остаются. В частности, власти Парижа, столицы одной из наиболее «дизельных» стран мира, к 2020 году планируют закрыть город для дизельных автомобилей (за редким исключением). Кроме того с 2015 года Франция повысила акцизы на ДТ, сократив разницу между налогами для ДТ и автомобильным бензином. Кстати, в прошлом тезис, связанный с большей экологической безопасностью дизеля по сравнению с бензином (до введения массовой практики установки катализаторов на автотранспорт), был одним из факторов в пользу «дизелизации» региона (конечно, наряду с экономической выгодой от использования

ДТ). Как следствие, данный фактор может еще больше обострить конкуренцию за потребителя дизельного топлива в Европе. Принимая во внимание изменившиеся условия работы нефтяной отрасли, мы полагаем, что для всех участников четырехсторонних соглашений настал период для проведения дискуссии и приведения планов 2011 года в соответствие с объективными реалиями сегодняшнего дня. Уже сейчас необходимо признать, что из-за обстоятельств, неподконтрольных участникам отрасли (падение цен на энергоносители, санкции, рост стоимости финансирования, налоговые изменения), выполнение модернизаций в рамках запланированных объемов и сроков требует определенных корректировок, особенно с учетом явной «гидрокрекинговой» направленности большинства инвестпрограмм. Отметим, что даже сокращенная модернизация (т.е. с учетом возможных пересмотров) с лихвой компенсирует ожидаемый рост потребления — как по дизельному топливу, так и по автомобильному бензину.

Как бы то ни было, новый этап в развитии переработки требует детальных корректировок прежних планов, которые, как мы надеемся, найдут отражение в обновленной Генеральной схеме развития нефтяной отрасли и Энергетической стратегии до 2035 года. ■

Ввод части мощностей по гидрокрекингу может быть перенесен на более поздний срок (после 2020 года)

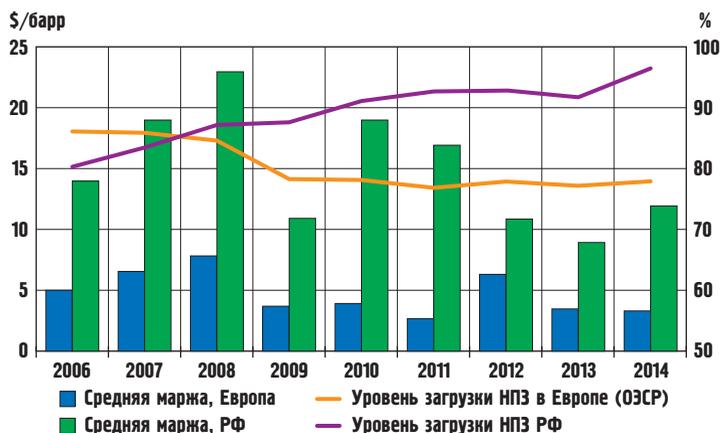
казателей эффективности компании имеют весомый повод пересмотреть ряд своих проектов в переработке, особенно с учетом того, что возможности по привлечению заемного финансирования значительно сократились, а его стоимость также значительно возросла. Кроме того, оценка проектов в текущих условиях требует учета ряда специфических рисков (например, оценки вероятностей расширения действия санкций на оборудование для переработки). Это приводит к удорожанию стоимости собственного капитала и негативно сказывается на инвестиционной привлекательности.

Объемы экспорта ДТ увеличатся до 54 млн тонн

Очевидно, что экономика отдаленно взятых проектов может заметно отличаться от средних величин в зависимости от конкретных условий, однако общий тренд остается неизменным. По нашим оценкам, ввод части мощностей по гидрокрекингу может быть перенесен на более поздний срок (после 2020 года) или параметры проектов могут быть скорректированы. В результате производство ДТ на российских НПЗ может составить 86 млн тонн в 2020 году, что приблизительно на 8,5 млн тонн больше, чем в прошлом году.

В основе прогноза по объемам потребления ДТ — параметры прогноза социально-экономического развития России на 2015 год, который опубликовало Минэконом-

НЕФТЕПЕРЕРАБОТКА В РОССИИ И ЕВРОПЕ: ЗАГРУЗКА МОЩНОСТЕЙ, МАРЖА ПЕРЕРАБОТКИ, 2006–2014 ГГ.



Источники: Bloomberg, BP, МЭА, расчеты Московского нефтегазового центра ЕУ

Уважаемый Виктор Георгиевич!

Сердечно поздравляю Вас и в Вашем лице весь профессорско-преподавательский состав и студентов со знаменательной датой — 85-летием основания Российского государственного университета нефти и газа имени И.М.Губкина!

Это событие имеет огромное значение для развития отечественной нефтегазовой промышленности и науки. Сегодня РГУ нефти и газа имени И.М.Губкина может по праву гордиться своей выдающейся историей, уникальными научными школами, именами известных ученых и выпускников. Авторитет университета неизменно высок и в России, и за ее пределами, а его диплом — свидетельство основательной профессиональной подготовки, блестящих фундаментальных и прикладных знаний, широкого кругозора.

Важно, что университет стремится следовать лучшим традициям, заложенным несколькими поколениями выдающихся ученых и наставников, и, в то же время, уверенно движется вперед и развивается как высшее учебное заведение современного, инновационного типа. РГУ нефти и газа имени И.М.Губкина всегда был, есть и будет основным звеном в цепи подготовки высококвалифицированных кадров для нефтегазового сообщества России. Именно от качества знаний, полученных в Вашем вузе, во многом зависит будущее нефтяной отрасли и экономики страны. И нет сомнений, что университет и впредь будет уверенно держать высокую планку главного нефтяного вуза России.

По случаю Юбилея примите слова признательности и благодарности за подвижнический труд преподавателей и сотрудников университета, за многолетнее, неизменно эффективное сотрудничество с ОАО «Зарубежнефть» в области обучения специалистов и подбора кадров. Желаю вам успехов в деле дальнейшего развития и приумножения традиций университета, благополучия и процветания, преодоления всех трудностей нынешнего периода, удачи и личного счастья Вам, уважаемый Виктор Георгиевич, и всем сотрудникам вуза!

Убежден, что наше сотрудничество будет и в дальнейшем успешно развиваться и укрепляться.

