



Между молотом и наковальней

Проблемы и перспективы российских НПЗ

СЕРГЕЙ ТИХОНОВ

«Нефтегазовая Вертикаль»

После существенного спада в 90-е годы прошлого века отечественная нефтеперерабатывающая промышленность сумела восстановиться и почти достигла пикового уровня советских времен, когда в середине 1980-х годов на территории РСФСР перерабатывалось около 300 млн тонн сырой нефти. Суммарно во всех республиках СССР в 1985 году этот показатель равнялся 481 млн тонн. По итогам 2017 года в России было переработано чуть менее 280 млн тонн. Наша страна по этому параметру вернула себе место в тройке мировых лидеров, наряду с США и Китаем. Этот несомненный успех нефтеперерабатывающей отрасли РФ омрачается, к сожалению, целым рядом не менее масштабных и важных проблем, которые требуют скорейшего решения. Истоки их лежат как в прошлом, так и настоящем.

По глубине переработки нефти и целому ряду технологических параметров наша страна до сих пор отстает не только от США и стран Европы, но и от некоторых азиатских стран, например, Южной Кореи и Японии. Остается не решен целый ряд

вопросов, связанных со строительством новых нефтеперерабатывающих мощностей и логистикой. И самое главное, до сих пор не решена проблема с рентабельностью работы российских НПЗ, которая напрямую связана с существующей системой

налогообложения нефтегазовой отрасли, а также уже объявленными, но пока не реализованными до конца реформами в этой сфере.

ОТГОЛОСКИ ПРОШЛОГО

Стоит сразу заметить, что значительная часть современных проблем нефтеперерабатывающей отрасли РФ тянется из прошлого. В России сейчас функционируют 32 крупных нефтеперерабатывающих завода. Из них до Великой Отечественной войны было построено семь НПЗ, во время войны еще три, а в период с 1946 по 1970 год еще тринадцать. За последние 20 лет советской власти на территории нашей страны было введено в эксплуатацию всего три завода. В союзных республиках функционировали семь НПЗ на Украине, три в Казахстане, по два НПЗ в Азербайджане, Беларуси и Туркменистане и по одному в Литве, Узбекистане и Грузии. Из этих заводов, оказавшихся после 1991 года за пределами нашей страны, шесть были построены в 70–80-х годах XX века, то есть были наиболее современными и технически оснащенными для своего времени. Неудивительно, что глубина переработки нефти на российских предприятиях в конце 1980-х годов составляла всего 63% и, конечно же, значительно уступала по этому параметру заводам в США и Европе (глубина переработки 90% и 85% соответственно) (см. «Крупнейшие НПЗ России»).

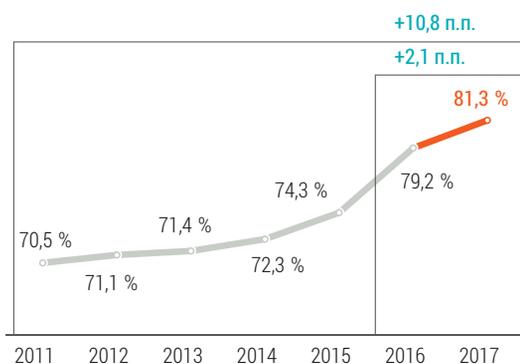
Впрочем, с 1991 года актуальнейшей проблемой отечественной нефтепереработки было падение производства, а не техническое отставание. Вхождение подавляющего большинства НПЗ в состав вновь образованных вертикально-интегрированных нефтяных компаний помогло несколько смягчить последствия экономического кризиса, последовавшего после распада Советского Союза, но вплоть до 1999 года объемы переработки падали. Предприятия выжили, однако степень загрузки мощностей заводов упала до 50–60%.

И лишь с последнего года прошлого тысячелетия начался постепенный рост производства. Вплоть до 2005 года в России перерабатывалось менее 200 млн тонн сырой нефти. Впрочем, приблизиться к показателям 1980-х годов получилось уже в конце первого десятилетия нового века (см. «Первичная переработка»). Нужно отметить, что столь быстро восстановить производство удалось во многом в результате благоприятной внешней конъюнктуры, а именно высоким ценам на нефть, а также благодаря введению таможенных пошлин на продукцию, производимую нефтяной отраслью, что позволило нефтеперерабатывающим предприятиям получать так называемую «таможенную субсидию» – разницу между пошлинами на нефть и на нефтепродукты. Однако в целом решения, принимаемые правительством в области таможенно-тарифной политики, часто оказывались непоследовательными и даже противоречивыми, что привело к определенным перекосам в развитии отрасли, окончательно неисправленным по сей день.

По глубине переработки нефти и целому ряду технологических параметров наша страна до сих пор отстает не только от США и стран Европы, но и от некоторых азиатских стран, например, Южной Кореи и Японии

К концу первого десятилетия нового века стало очевидно, что для дальнейшего развития нефтеперерабатывающей отрасли в стране нужно не просто увеличение объемов, а качественные изменения в производстве. На первый план вышла необходимость модернизации российских НПЗ, их технического обновления, повышения эффектив-

ГЛУБИНА ПЕРЕРАБОТКА НЕФТИ В 2011–2017 гг., %



Источник: Минэнерго России

ИНВЕСТИЦИИ В МОДЕРНИЗАЦИЮ НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИХ ПРОИЗВОДСТВ В СООТВЕТСТВИИ С ПЛАНАМИ НЕФТЯНЫХ КОМПАНИЙ, млрд руб.



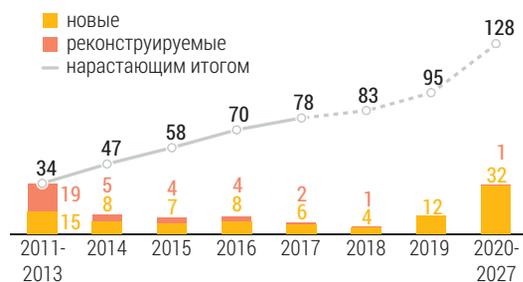
Источник: Минэнерго России

ности и рентабельности работы заводов, создания новых современных мощностей, а также увеличения глубины переработки нефти. В 2011 году было подписано четырехстороннее соглашение между нефтяными компаниями, ФАС России, Ростехнадзором и Росстандартом о модернизации НПЗ и стабилизации ситуации на внутреннем рынке нефтепродуктов. Нужно отметить, что до 2011 года, особенно на росте нефтяных цен в 2004–2009 годах, увеличение первичной переработки в России шло в основном за счет производства мазута. При этом выгоду от таможенных субсидий, получаемых отечественными заводами, в данном случае нефтеперерабатывающим компаниям было целесообразней направлять на расширение, а не на модернизацию и повышение эффективности производства. К тому же, при высоких ценах на нефть это приводило к выпадению значительных доходов из федерального бюджета.

Для исправления ситуации в том же 2011 году была принята новая система таможенных пошлин «60-66-90-100», которая предполагала использование в формуле расчета пошлины на нефть предельной ставки в размере 60% вместо 65% и выравнивание ставок пошлин на светлые и темные нефтепродукты на уровне 66% от пошлины на нефть, что нивелировало избыточную прибыльность производства мазута. Помимо этого устанавливалась пошлина на бензин 90% от пошлины на нефть. Последняя мера была вызвана бензиновым кризисом 2010–2011 годов, когда на внутреннем рынке сложился дефицит автомобильного топлива. Впоследствии пошлины на автомобильный бензин и дизель были выровнены, и с 2017 года составляют 30% от пошлины на нефть. Также с 2017 года повысилась пошлина на темные нефтепродукты до 100% от ставки пошлины на нефть. Эта система действует и поныне.

«Формирование цен на сырье и нефтепродукты на НПЗ происходит согласно механизму нетбэков:

КОЛИЧЕСТВО ВВОДИМЫХ И РЕКОНСТРУИРУЕМЫХ УСТАНОВОК, ед.



Источник: Минэнерго России

стоимость на экспортном рынке за вычетом транспортных затрат и таможенных пошлин. Сейчас в России пошлины на светлые топлива составляют 30% от пошлины на нефть, что искусственно увеличивает относительную стоимость продуктов по сравнению с ценой сырья на НПЗ и позволяет компаниям получать дополнительную прибыль. Эта т. н. таможенная субсидия прямо пропорциональна цене на нефть. Т. о. рост котировки Юралс с 42 долл./баррель в 2016 году до 53 долл./баррель в 2017 году привел к увеличению таможенного субсидирования переработки с 4,7 до 5,9 долл./баррель» – пояснила аналитик VYGON Consulting, Яна Фешина.

МОДЕРНИЗАЦИЯ НА МАРШЕ

Несмотря на серьезную критику, система «60-66-90-100» и дальнейшие действия правительства в рамках большого налогового маневра вместе с принятым планом модернизации НПЗ, несомненно, дали правильные сигналы отечественной нефтеперерабатывающей отрасли. Суммарные инвестиции в модернизацию НПЗ со стороны не-

НАИБОЛЕЕ КРУПНЫЕ ПРОЕКТЫ, РЕАЛИЗОВАННЫЕ В 2012–2017 гг.



Источник: Минэнерго России

фтяных компаний достигли к 2017 году почти 1,3 трлн рублей. Впрочем, нужно отметить, что основная их часть 823,1 млрд рублей пришлась на период 2011–2014 годов, то есть время дорогой нефти. С 2015 года этот показатель стал падать. С другой стороны, подобное же произошло во всем мире на фоне падения стоимости барреля и затронуло не только область переработки, но и всю нефтяную отрасль, и поэтому делать какие-то выводы только исходя из этого показателя никак нельзя (см. «Инвестиции в модернизацию НПЗ»).

За прошедшие шесть лет было реконструировано 34 и введено 44 новых установки по вторичной переработке нефти, включая установки гидрокрекинга, изомеризации, каталитического крекинга и замедленного коксования на крупнейших нефтеперерабатывающих заводах. Отдельно стоит сказать, что компания ТАИФ-НК в 2017 году завершила строительство уникальной для России установки переработки тяжелых нефтяных остатков мощностью 3,7 млн тонн в год. Выход светлых нефтепродуктов в нашей стране увеличился с 55,7% в 2011 году до 62,1% в году ушедшем. Глубина переработки нефти в России за этот же период выросла с 70,5% до 81,3% соответственно. Причем, по последнему показателю достигнуть средневропейского уровня в 85% планируется уже к 2020 году (см. «Глубина переработки нефти» и «Количество вводимых и реконструируемых установок»).

Примечательно, что объемы первичной переработки нефти в России продолжали расти вплоть до 2015 года. Во многом это происходило из-за роста нефтяных котировок, которые позволяли оставаться прибыльными технически простейшим НПЗ, особенно если они имели преимущество в географическом положении – близость к инфраструктуре и рынкам сбыта. Стоит заметить, что фактор логистики до сих пор имеет огромное влияние на рынок и многие процессы, происходящие в отечественной нефтепереработке в последние два года, объясняются именно им. Также свою роль сыграло недоверие бизнеса к выполнению обещаний правительства. Так анонсированное повышение пошлины на темные нефтепродукты с 2015 года в размере 100% от ставки на нефть многими воспринималось как невыполнимая угроза. Причем перенос срока на 2017 год был оценен как очередная уступка государства. Некоторые НПЗ до последнего рассчитывали на дальнейшее сдвигание сроков повышения пошлины и в начале прошлого года оказались неприятно удивлены решением правительства.

Также, несомненно, на начальном этапе позитивную роль для ускорения модернизации НПЗ сыграло введение с 2012 года разных акцизов на бензин и дизель, в зависимости от качества выпускаемого топлива. Причем дальнейшее ужесточение акцизной политики государства вплоть до 2016 года продолжало оказывать положительный эффект

ПЕРВИЧНАЯ ПЕРЕРАБОТКА НЕФТИ В 2011–2017 гг., млн т



Источник: Минэнерго России

на нефтеперерабатывающую отрасль. Однако последующее вслед за падением цен на нефть латание дырок в бюджете за счет увеличения акцизов на автомобильное топливо произвело совершенно обратное действие. Нужно отметить, что, несмотря на вышесказанное, план дальнейшего повышения акцизов на бензин и дизель расписан вперед уже на несколько лет вперед.

По мнению Яны Фешиной, «рост акцизов на моторные топлива оказывает отрицательный эффект на экономику НПЗ, реализующих продукцию на внутреннем рынке. Дело в том, что компании не могут мгновенно переложить увеличение налоговой нагрузки в цену, т. е. на конечного потребителя, что приводит к возникновению дисконтов к экспортным нетбэкам. Однако этот фактор не оказал существенного влияния, и в целом среднеотраслевая EBITDA выросла с 1,7 долл./барр в 2016 году до 3 долл./барр в 2017 году»

К 2018 году можно выделить лидеров модернизации своих НПЗ, показатель покрытия первичной переработки вторичными процессами у которых выше 90%. Это компании ТАИФ-НК, «Газпром нефть» и ЛУКОЙЛ. Немного отстают от них «Роснефть» и «Татнефть». Причем последняя в 2015 году на своем заводе ТАНЕКО запустила установку гидрокрекинга на 2,9 млн тонн в год, а в 2017 году установку замедленного коксования на 2 млн тонн в год. Стоит, впрочем, обратить внимание, что подобная оценка весьма относительна. Объемы производств компаний очень разные, и, например, суммарная мощность переработки ТАИФ, ТАНЕКО, а также всех заводов «Газпром нефти» и ЛУКОЙЛа лишь на 16 млн тонн превышает общие мощности производства предприятий, принадлежащих «Роснефти» (см. «Наиболее крупные проекты, реализованные в 2012–2017 гг.»).

Отдельно нужно отметить, что в 2015 году был утвержден «план мероприятий по импортозамеще-

нию в нефтеперерабатывающей и нефтехимической отраслях промышленности РФ». Заместитель Министра энергетики РФ Кирилл Молодцов в своей авторской колонке в № 3 журнала «Нефтегазовая Вертикаль» за этот год указал, что «доля импорта за 2015–2017 годы по катализаторам нефтепереработки снизилась с 62,5% до 37%, по катализаторам нефтехимии с 64,3% до 26,5%». На сегодняшний день в России существует восемь производств катализаторов для НПЗ: два завода «Роснефти», один «Газпром нефти», один «Газпрома» и четыре независимых предприятия. Причем в Омске «Газпром нефть» планирует построить еще один завод катализаторов мощностью 24 тыс. тонн в год, который сможет обеспечивать своей продукцией НПЗ не только «Газпром нефти», но и ЛУКОЙЛа, а также «Роснефти».

ЭФФЕКТ ТОРМОЖЕНИЯ

Несмотря на несомненные успехи, в последнее время все чаще стали высказываться мнения о пробуксовке программы модернизации НПЗ и сомнения в эффективности работы отрасли в целом. В первую очередь замедление процесса связывают с падением цен на нефть в 2015 году и уменьшением в результате этого маржинальности российской нефтепереработки. Снижение стоимости барреля привело к тому, что таможенная субсидия, покрывавшая логистические и технические издержки отечественных НПЗ до 2014 года, перестала это делать, и с 2015 года ее оказалось недостаточно для формирования положительной маржи обыкновенного российского НПЗ. Усугубило положение также неоднократное повышение акцизов на бензин и дизельное топливо в течение последних трех лет.

С точки зрения Яны Фешиной: «План модернизации НПЗ, принятый в 2011 году, успешно реализовывался до 2014 года, т. е. в период высоких цен на нефть. В дальнейшем технологическое развитие отрасли затормозилось. Так, согласно четырехсто-

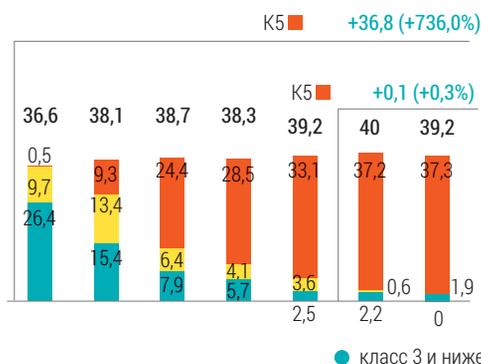
ронным соглашениям компании планировали построить за период 2015–2020 годов 95 млн тонн новых мощностей вторичной переработки нефти (без учета замедленного коксования, висбрекинга и некоторых других процессов). В настоящий момент из них введено всего 13,4 млн тонн, или 14%, а 30,5 млн тонн, или 32%, исключены из планов. Оставшиеся 51 млн тонн мощностей из первоначальных четырехсторонних соглашений по прежнему планируются к вводу».

При этом современные изменения в структуре выпуска нефтепродуктов продолжают тенденцию, начавшуюся в 2011 году. Уменьшается выпуск мазута и увеличивается в первую очередь выпуск дизельного топлива. Снижение же производства автобензина относительно объемов 2016 года на 0,8 млн тонн в прошедшем году было обусловлено ремонтом Московского НПЗ. Причем доля бензина 5 класса по отношению к остальным классам в 2017 году превысила 95% (см. «Производство автобензина и дизельного топлива»).

«Технологическое развитие отрасли идет по пути увеличения выпуска ДТ и прочих газойлевых топлив (включая авиакеросин), которое в 2024 году может достигнуть 147 млн тонн (для сравнения: в 2017 году этот показатель составил 108 млн тонн). В то же время выпуск автобензина при полной реализации планов по модернизации может увеличиться только до 53 млн тонн в 2024 году (производство в 2017 году – 39 млн тонн). Дизельный тренд связан, прежде всего, с налаженными каналами сбыта дизельного топлива и относительно лучшими перспективами по расширению поставок по сравнению с ограниченностью экспортных рынков автобензина» – пояснила Яна Фешина.

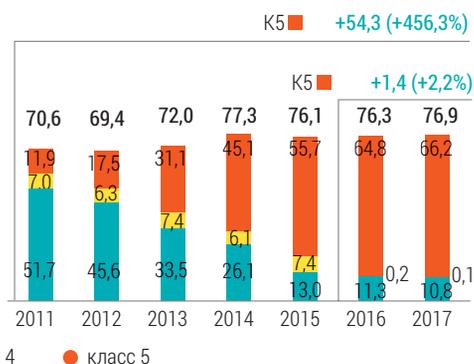
При этом в прошлом году продолжил хоть и незначительно снижаться объем первичной переработки. По сравнению с 2016 годом он уменьшился на 0,6 млн тонн. Об этом даже не стоило бы упоминать, если бы не то обстоятельство, что главным образом упало производство на уже модернизиро-

ПРОИЗВОДСТВО АВТОБЕНЗИНА, млн т



Источник: Минэнерго России

ПРОИЗВОДСТВО ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА, млн т



Источник: Минэнерго России

ванных или находящихся в процессе модернизации заводах. Также отрицательную динамику показали большинство новых НПЗ возраста не более 20 лет. Суммарно на этих предприятиях переработка снизилась на 4 млн тонн, и избежать снижения общероссийской первичной переработки нефти на эту цифру удалось благодаря увеличению объемов производства простыми НПЗ, без сложных технологических процессов, на 3,4 млн тонн. Снижение объемов первичной переработки на модернизированных заводах можно объяснить оптимизацией производства и увеличением покрытия первичной переработки вторичными процессами. Однако факт роста переработки простыми НПЗ, в том числе мини-НПЗ, так называемыми «самоварами», объясняется только тем, что их логистические преимущества и относительная дешевизна производства пока перевешивают все стимулы к модернизации производства, полученные от правительства в сфере тарифного и налогового законодательства.

Причем нельзя сказать, что эти предприятия полностью игнорируют сигналы государства. Скорее, речь идет о том, что скорость их реакции на эти сигналы не соответствует ожиданиям правительства. Например, один из лидеров увеличения первичной переработки за прошлый год Туапсинский НПЗ планирует ввести в эксплуатацию вторичные процессы переработки – установки гидрокрекинга вакуумного газойля и гидроочистки дизельного топлива, установки по производству водорода, изомеризации и гидроочистки нефти, а также установки каталитического риформинга, производства серы и установки флексикокинга. Другое дело, что планы эти были озвучены уже несколько лет назад, а конкретные сроки до сих пор не указываются.

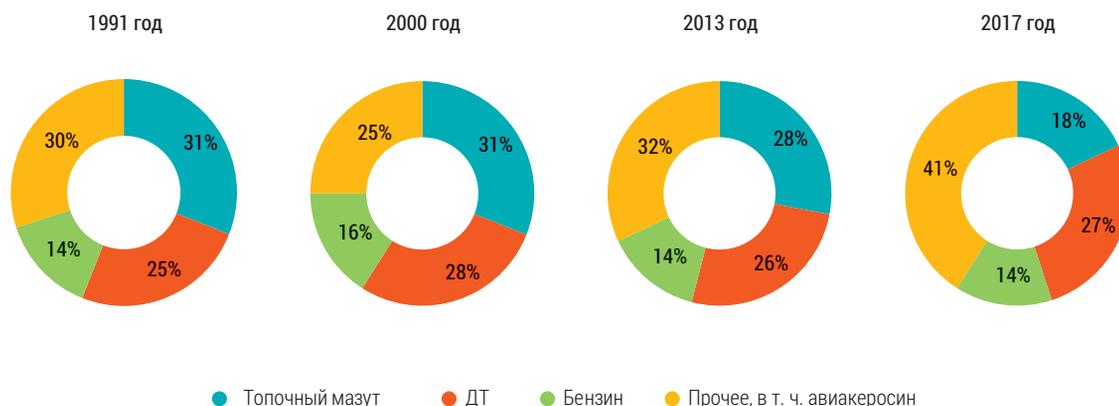
Впрочем, учитывая достаточно сложные для нефтяной отрасли последние три года, принимать драконовские меры к производствам, запаздывающим с модернизацией, едва ли уместно. Тем более

сомнительны перспективы очередных изменений в «правилах игры», то есть в незапланированных реформах налогообложения или таможенных тарифов. Как указывалось выше, непоследовательные, а подчас и противоречивые решения правительства уже оказали негативное воздействие на отрасль, и сейчас – в не самый простой период для экономики нашей страны – от них предпочтительней было бы воздержаться. В этом свете особенно актуально стало противостояние между Минфином и Минэнерго по поводу дальнейшего развития нефтеперерабатывающей промышленности и эффективности реализации программы модернизации НПЗ.

ДАВИД VS ГОЛИАФ

Собственно, жаркие споры между двумя министерствами идут уже давно, то затухая время от времени, то опять разгораясь. Предмет конфликта, как правило, один и тот же – тарифная и налоговая политика государства в отрасли. Причины просты, но значительны. Для Минфина нефтегазовая отрасль – один из важнейших источников дохода федерального бюджета, и ведомство изо всех сил старается не только не допустить выпадение каких-либо доходов из казны, как произошло с НПЗ на пике нефтяных цен в 2005–2011 годах, но и по возможности увеличить их. Особенно последнее стало актуально после 2015 года, когда с выполнением федерального и региональных бюджетов стали возникать определенные сложности. У Минэнерго задачи немного другие. Ведомству нужно обеспечить нормальную и продуктивную работу отрасли, а также создать условия для ее максимально эффективного развития. В прошлых обсуждениях налогового маневра, введения НДС, таможенных тарифов, льгот для обводненных и новых месторождений стороны отталкивались именно от этих своих позиций.

СТРУКТУРА ВЫПУСКА НЕФТЕПРОДУКТОВ В ПРОЦЕНТАХ



Источник: Минэнерго России

 **ФОБОС**
ШАРОВЫЕ КРАНЫ



25
лет

www.fobosarm.ru

Реклама

Теперь Минфин выступил с критикой предложения Минэнерго завершить налоговый маневр не ранее 2023 года после окончания модернизации отечественной нефтепереработки. Соответственно, в первую очередь от ведомства Антона Силуанова досталось именно программе модернизации НПЗ и эффективности нефтеперерабатывающей отрасли в целом. Пресс-служба Минфина опубликовала комментарий директора Департамента налоговой и таможенной политики Минфина России Алексея Сазанова, в котором в частности говорится, что «Размер предоставленной поддержки всем НПЗ России за 2005–2016 годы более чем в пять раз превышает инвестиции в модернизацию нефтеперерабатывающей отрасли за этот же период. Это говорит о неэффективности применяемого механизма государственной поддержки отрасли».

Действительно, сейчас размер поддержки отечественной переработки приблизительно равняется 1 трлн рублей в год. Однако на субсидию непосредственно НПЗ из этой суммы приходится чуть больше половины, около 600 млрд рублей. И здесь стоит заметить, что целью предоставления таможенной субсидии на нефтепродукты было повысить качество выпускаемого продукта в соответствии с новыми стандартами, обеспечить нефтепродуктами внутренний рынок, увеличить эффективность работы и мотивировать компании начать модернизацию, а не использовать в приказном порядке всю полученную выгоду на обновление производства. Заводы не останавливают работу, несмотря на ухудшение экономической ситуации в стране и уменьшение своей маржинальности, и продолжают реализо-

вывать программу модернизации, пусть и не теми темпами, которыми планировалось ранее. Причем в 2017 году на заводах, не имеющих мощностей вторичной переработки, было переработано 49 млн тонн нефти из 280 млн тонн. И есть все основания предположить, что первый показатель в ближайшее время продолжит сокращаться, поскольку в 2018 году запланирован запуск пяти, а в 2019-м еще 12 установок вторичной переработки.

Минфин же предлагает долго не ждать и как можно скорее завершить налоговый маневр, отменить экспортные пошлины на нефть и нефтепродукты, а также соответственно увеличить НДС на нефть и газовый конденсат. В качестве мер поддержки НПЗ ведомство готово «дать дополнительные стимулы в виде увеличенного отрицательного акциза на тонну переработанной нефти, который превышает существующий дифференциал в пошлинах на нефть и нефтепродукты, для тех НПЗ, которые инвестируют в углубляющие процессы переработки нефти». Также в качестве «пряника», для того чтобы не допустить роста розничных цен на внутреннем рынке, Минфин предлагает снизить акциз на нефтепродукты на два-три рубля.

При этом маржа российских НПЗ упала с \$13 за баррель в 2011 году до \$1,7 за баррель в 2016 году. В прошлом году она подросла до \$3 за баррель, но в году текущем ее падение опять возобновилось. Однако с 1 января произошло очередное увеличение ставки акцизов на бензин и дизель, первое из двух запланированных на этот год, что, несомненно, окажет влияние на стоимость автомобильного топлива, на сдерживание цены которого

КРУПНЕЙШИЕ НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИЕ ЗАВОДЫ РФ

НПЗ	Владелец	Мощность	Глубина переработки	Округ	Год запуска
Ангарская НХК	Роснефть	10,2	74	Сибирский	1955
Ачинский НПЗ	Роснефть	7,5	66	Сибирский	1982
Комсомольский НПЗ	Роснефть	8	63	Дальневосточный	1942
Куйбышевский НПЗ	Роснефть	6,8	61	Приволжский	1945
Новокуйбышевский НПЗ	Роснефть	8,8	71	Приволжский	1951
РНК	Роснефть	18,8	69	Центральный	1960
Саратовский НПЗ	Роснефть	7	72	Приволжский	1934
Сызранский НПЗ	Роснефть	8,5	68	Приволжский	1942
Туапсинский НПЗ	Роснефть	12	52	Южный	1929
ЛУКОЙЛ-Волгограднефтепереработка (Волгоградский НПЗ)	ЛУКОЙЛ	15,7	71	Южный	1957
Нижегороднефтеоргсинтез (ЛУКОЙЛ-НОРСИ)	ЛУКОЙЛ	17	75	Приволжский	1958
Пермнефтеоргсинтез (ЛУКОЙЛ-ПНОС)	ЛУКОЙЛ	13,1	88	Приволжский	1958
Ухтинский НПЗ	ЛУКОЙЛ	4	71	Северо-Западный	1934
Московский НПЗ	Газпром нефть	11	73	Центральный	1938
Омский НПЗ	Газпром нефть	20,89	92	Сибирский	1955
Газпром нефтехим Салават	Газпром	10	84	Приволжский	1952
Ново-Уфимский НПЗ (Новойл)	Башнефть	7,1	80	Приволжский	1951
Уфанефтехим	Башнефть	9,5	80	Приволжский	1957
Уфимский НПЗ	Башнефть	7,5	71	Приволжский	1937
КИНЕФ	Сургутнефтегаз	20,1	55	Северо-Западный	1966
ТАНЕКО	Татнефть	7	75	Приволжский	2011
Антипинский НПЗ	New Stream Group	9,04	98	Уральский	2006
Марийский НПЗ	New Stream Group	1,44	70	Приволжский	1998
Афипский НПЗ	New Stream Group	6	52	Южный	1963
Яйский НПЗ	ЗАО НефтеХимСервис	3	92	Сибирский	2012
Ильский НПЗ	Кубанская нефтегазовая компания	2,22	63	Южный	2002
Краснодарский НПЗ	РуссНефть	3	74	Южный	1991
Славнефть-ЯНОС	Славнефть (50% Газпром, 50% Роснефть)	15	66	Центральный	1991
ТАИФ-НК	ТАИФ	8,3	75	Приволжский	2002
Орскнефтеоргсинтез	ФортеИнвест	6,6	66	Приволжский	1935
Новошахтинский ЗНП	Юг Руси	2,5	65	Южный	2004

- НПЗ с усугубляющими процессами
- НПЗ без усугубляющих мощностей, производящее топливо 5 класса
- Простое НПЗ без усугубляющих процессов

Источник: составлено автором

в рознице на внутреннем рынке, по словам того же Алексея Сазанова, тратится около 300 млрд рублей из указанного выше триллиона. И если сейчас закончить налоговый маневр, отменить экспортные пошлины и увеличить НДС, можно одним махом очень сильно ухудшить и без того не самое лучшее экономическое положение НПЗ и создать все условия для возникновения дефицита топлива на внутреннем рынке. И конечно же, снижение акцизов на два-три рубля за литр, что меньше их двукратного повышения только в 2016 году, никак не исправит положение, тем более, если возникнет его дефицит.

Минфин выступил с критикой предложения Минэнерго завершить налоговый маневр не ранее 2023 года после окончания модернизации отечественной нефтепереработки

По словам Яны Фешиной, «размер таможенной субсидии НПЗ напрямую зависит от величины ставки экспортной пошлины на нефть, т.е. любое ее сокращение ухудшит экономику отрасли. Таможенная субсидия необходима переработке из-за существующего логистического отставания предприятий от экспортных рынков сбыта – транспортные затраты для нефтепродуктов существенно выше, чем для нефти. В результате в случае единовременной отмены пошлин без ввода дополнительных компенсационных механизмов объем рентабельной переработки составит всего 120 млн тонн (меньше половины от текущего показателя в 280 млн тонн). Масштабное технологическое развитие отрасли позволит постепенно сокращать уровень необходимой государственной поддержки».

К тому же предложение Минфина опять изменит правила игры для нефтяных компаний. И такая мера крайне отрицательно скажется на доверии нефтеперерабатывающих компаний к обещаниям правительства и поставит под угрозу как реализуемые сейчас, так и будущие проекты. Ведь вести долгосрочное планирование при постоянно меняющейся схеме налогообложения просто невозможно. На заседании Общественного совета при Минэнерго этой темы коснулся Глава Сбербанка Герман Греф, невесело пошутив, что Сбербанк не хочет становиться владельцем многочисленных НПЗ, если нефтепереработчики перестанут выплачивать кредиты из-за изменений в налоговой политике. «От \$1,5 млрд стоила модернизация каждого завода и сегодня так подвести инвесторов – это

большая проблема. И самое главное, что за этим не стоит интерес глубокой переработки, стоит только фискальный интерес, а интересы инвесторов забыты, извлечение добавленной стоимости тоже забыто. Надо взвесить эти проблемы», – пояснил Глава Сбербанка.

ОСТОРОЖНЫЕ ВЫВОДЫ

На сегодняшний день в сфере нефтепереработки сложилась достаточно сложная и двоякая ситуация. С одной стороны, программа модернизации производства реализуется значительно медленнее ожидаемого. Причем планы ввода новых мощностей вторичной переработки по сей день корректируются в сторону увеличения сроков исполнения, а некоторые проекты и вовсе оказались закрыты. При этом маржинальность НПЗ после подъема в прошлом году стала опять уменьшаться, хоть и незначительно. И учитывая общую экономическую обстановку в стране, еще одно запланированное на этот год повышение акцизов, а также опасения изменений условий работы со стороны регулятора, надеяться на серьезное улучшение положения дел в отрасли пока не приходится.

С другой стороны, основные задачи – переход на выпуск топлива 5 класса, увеличения глубины переработки и выхода светлых нефтепродуктов, а также наращивание мощностей вторичной переработки, пусть со значительным отставанием от первоначально запланированного графика, но выполняются. Разница по глубине переработки нефти по сравнению со среднеевропейским уровнем (85% – Европа; 81,3% – Россия) уже не столь значительна, как 10 лет назад, доля бензина и дизельного топлива в выпускаемой НПЗ продукции растет, а производство мазута снижается. В 2013 году последнего было произведено 76,5 млн тонн, а в 2017 году 51,2 млн тонн. Серьезное отставание сохраняется пока в объемах выхода светлых нефтепродуктов. В 2017 году в России этот показатель достиг 62,1% при среднеевропейском показателе в 80%. Однако, с 2013 года он вырос почти на 6%, и это не самый плохой результат.

Самое главное, что отрасль нефтепереработки не застыла в стагнации и продолжает развиваться, несмотря на трудности. Которые, к слову, сейчас есть в любой сфере экономики РФ. И если сейчас начать жестко изменять условия налогообложения и опять пересматривать тарифную политику, экономика НПЗ может не выдержать. Отрасли как никогда нужна стабильность и уверенность в завтрашнем дне, а также четкие сигналы, что государство заинтересовано в повышении эффективности работы НПЗ, модернизации и техническом обновлении производства, без драконовских мер и призывов «все отобрать и поделить» среди оставшихся на плаву. 📌