

НЕФТЕПЕРЕРАБОТКА: НАЛОГОВЫЕ МАНЕВРЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ

Как следует из расчетов EY, без завершения начавшейся модернизации доходы нефтеперерабатывающего сектора в России снизятся, однако условия «большого налогового маневра» являются более благоприятными в сравнении с введением пошлины на мазут уже с 1 января 2015 года, как это предусматривается действующими нормативно-правовыми актами. Тем не менее, при налоговых условиях, которые могут сложиться к 2018 году, маржа переработки по заводам составит от +\$7/барр до -\$8/барр. Иными словами, группа заводов, общей мощностью 60 млн тонн, но с высоким выходом мазута и невыгодным географическим расположением, могут стать убыточными. Какие? Ответ на этот вопрос мог бы дать новый сценарный анализ российской нефтепереработки...

АЛЕКСЕЙ КОНДРАШОВ

Партнер, руководитель международной группы по оказанию услуг в области налогообложения компаниям нефтегазовой отрасли, EY

ДЕНИС БОРИСОВ

Директор, Московский нефтегазовый центр EY

ОЛЬГА БЕЛОГЛАЗОВА

Главный аналитик, Московский нефтегазовый центр EY



В настоящее время российская нефтепереработка переживает эпоху ренессанса: объемы производства за последние 13 лет выросли на

российских заводов середины 1980-х годов (чуть более 300 млн тонн). При этом около 57% прироста объемов переработки обеспечили НПЗ, входящие в состав ВИНК.

Помимо них, значительный вклад был осуществлен за счет строительства большого количества «малых» НПЗ (~34% прироста), а также запуска компанией «Татнефть» крупного производственного комплекса ТАНЕКО в Нижнекамске.

Всего на сегодняшний день на территории России действует 50 нефтеперерабатывающих заводов, среди которых 23 крупных НПЗ в составе ВИНК, 8 независимых НПЗ с годовым объемом переработки более 1 млн тонн, а также 15 «малых» заводов.

Состояние и перспективы модернизации

Средневзвешенный уровень загрузки российских НПЗ — около 93%. При этом относительно невысокий уровень глубины переработки (порядка 72%), доставшийся «по наследству» от СССР (67% в 1960 году, 63% — в конце 1980-х годов), остается одной из

ключевых проблем сегмента. Для сравнения; аналогичный показатель в Европе составляет порядка 85%, а в США — более 90%.

По состоянию на начало 2014 года структура выхода нефтепродуктов на российских НПЗ в годовом исчислении выглядела следующим образом: мазут — 28% (~77 млн тонн), дизельное топливо — 26% (~71 млн тонн), бензин — 14% (~39 млн тонн), керосин — 4% (~10 млн тонн), прочие нефтепродукты — 28% (~78 млн тонн; см. «Структура выхода НПЗ в России»).

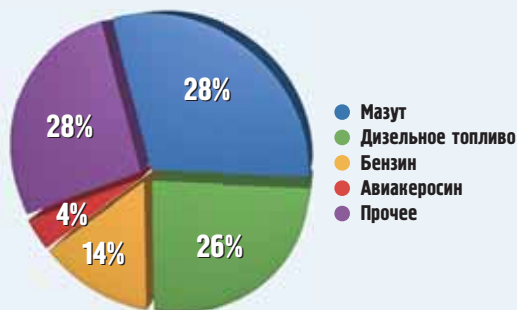
При этом темные нефтепродукты (мазут и вакуумный газойль) по-прежнему являются одними из главных экспортных товаров. Так, реализация мазута в прошлом году на зарубежном рынке составила порядка 58 млн тонн (~75% от всего производства данного вида топлива в 2013 году).

Такая структура экспорта оказывает негативное влияние на стоимость усредненной экспортной нефтепродуктовой корзины из России, которая по-прежнему проигрывает цене сырой нефти на европейском рынке — \$765 против \$789 за тонну в 2013 году (см. «Динамика стоимости...»). Что касается дизельного топлива (ДТ) и

Средний уровень загрузки НПЗ России — 93%, но невысокий уровень глубины переработки (72%) остается одной из ключевых проблем сегмента

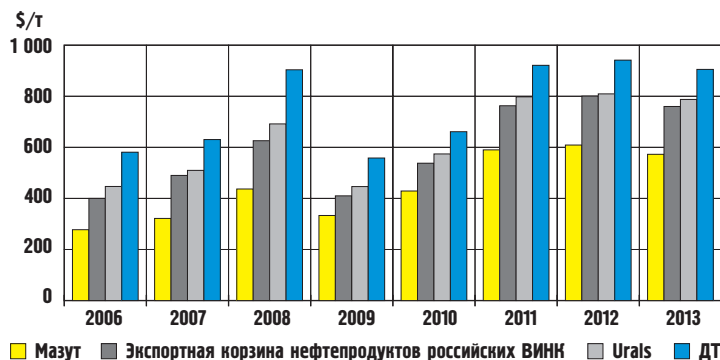
45%, со 190 млн до 275 млн тонн, вплотную приблизившись к историческому максимуму для

СТРУКТУРА ВЫХОДА НПЗ В РОССИИ, 2013 Г.



Источники: ИнфоТЭК, оценка Московского нефтегазового центра EY

ДИНАМИКА СТОИМОСТИ НЕФТИ, МАЗУТА, ДТ И ЭКСПОРТНОЙ КОРЗИНЫ НЕФТЕПРОДУКТОВ



Источники: данные компаний, оценка Московского нефтегазового центра ЕУ

бензина (с учетом нефти), их экспорт составил 35,5 млн тонн и более 10 млн тонн, соответственно.

Исторически отсутствие принципиальных качественных изменений в нефтепереработке об-

условлено сохраняющимся налоговым кросс-субсидированием сегмента за счет добычи, которое позволяет генерировать положительную маржу даже неэффективным (как с технологической,

так и с логистической точек зрения) заводам (см. «Условная маржа переработки в России»).

Первая попытка по исправлению сложившейся ситуации была предпринята осенью 2011 года по-

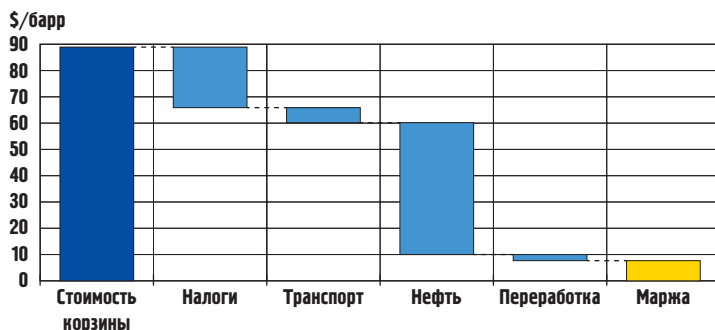
На начало 2014 года в структуре нефтепродуктов на российских НПЗ в годовом исчислении мазут составил 28%, или 77 млн тонн

средством введения фискальной системы, ставшей известной под аббревиатурой «60-66», с ее дальнейшей трансформацией в виде прошлогоднего «малого налогового маневра» с целевыми параметрами «55-61» на 2016 год.

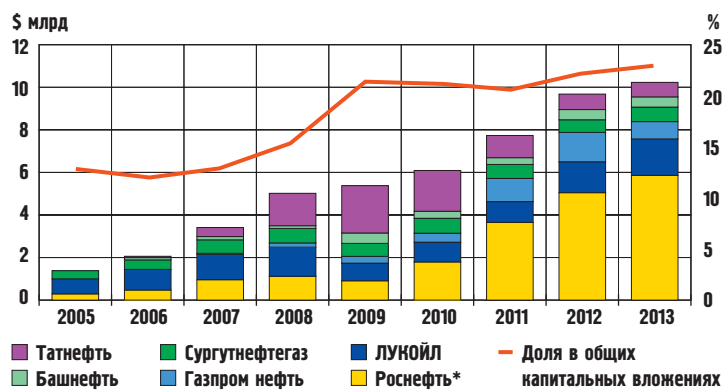
Стоимость усредненной экспортной нефтепродуктовой корзины по-прежнему проигрывает цене сырой нефти на европейском рынке – \$765 против \$789 за тонну в 2013 году

Помимо этого, важное влияние на дальнейшее развитие оказали формирование новых технических регламентов, дифференциация акцизов на светлые нефтепродук-

УСЛОВНАЯ МАРЖА ПЕРЕРАБОТКИ В РОССИИ, 2013 Г.



ДИНАМИКА КАПИТАЛЬНЫХ ВЛОЖЕНИЙ ВИНК В СЕГМЕНТЕ ПЕРЕРАБОТКА



* включая капитальные затраты ТНК-ВР до 2013 г.

Источник: данные компаний, оценка Московского нефтегазового центра ЕУ

За последние три года суммарный объем капитальных вложений в сегмент нефтепереработки по ВИНК вырос с \$7,7 млрд до \$10 млрд

ты (впрочем, не такое существенное, как это предполагалось изначально), а также государственная программа по модернизации нефтеперерабатывающих мощностей

Текущие мощности НПЗ с 295 млн тонн могут увеличиться до 300,2 млн тонн. Доля мощностей вторичной переработки увеличится с 70% почти до 100%

и вводу мощностей вторичной переработки нефти к 2020 году (четырёхсторонние соглашения между ФАС России, Ростехнадзором, Росстандартом и ВИНК).

Классификация групп заводов для оценки экономических последствий модернизации

	Глубина переработки	Географическое положение	Суммарная переработка, 2013 г., млн т
Группа 1	Высокая	Выгодное	101
	Высокая	Невыгодное	
Группа 2	Высокая	Невыгодное	113
	Близко к среднему по России		
	Низкая	Выгодное	
Группа 3	Низкая (доля мазута более 30%)	Относительно невыгодное	61

Закономерным результатом указанных выше действий стал рост инвестиционной активности в сегменте переработки. Так, за период с 2005 по 2013 год сум-

При налоговых условиях, которые могут сложиться к 2018 году, маржа переработки по заводам составит от +\$7/барр до -\$8/барр

марный объем капитальных вложений в сегмент нефтепереработки по крупнейшим российским ВИНК вырос с \$1,4 млрд до \$10 млрд, в том числе за последние три года — с \$7,7 млрд до \$10 млрд (см. «Динамика капитальных вложений ВИНК...»).

В результате реализации компаниями своих инвестиционных планов мы ожидаем прироста мощностей первичной переработки на уровне 12,2 млн тонн (или

Группа заводов общей мощностью 60 млн тонн, но с высоким выходом мазута и невыгодным географическим расположением, могут стать убыточными. Какие?

5,2 млн тонн без учета возможного ввода дополнительных перерабатывающих мощностей на заводе ТАНЕКО в объеме 7 млн тонн).

Таким образом, текущие мощности российских заводов с 295

млн тонн (включая мощности по переработке конденсата) могут увеличиться до 300,2 млн тонн (в случае запуска второй очереди) завода ТАНЕКО — до 307,2 млн тонн). Доля мощностей вторичной переработки, по нашим расчетам, увеличится с текущих 70% примерно до 100% (для сравнения: доля США в настоящее время составляет около 140%).

При этом, исходя из наших расчетов, выпуск бензина увеличится примерно на 6 млн тонн, а ДТ — на 21,6 млн тонн к 2020 году за счет ввода 18 установок гидрокрекинга и 11 установок каталитического крекинга. Глубина переработки может вырасти с текущих 72% до 85% к 2020 году.

Основываясь на прогнозе по росту ВВП в 2014--2018 годах, подготовленном МЭР РФ, мы рассчитали, что среднегодовой темп роста спроса на ДТ в течение ближайших семи лет будет составлять 2,3%, бензин — 1,8% (средний рост ВВП — 2,4%). Отставание темпов потребления нефтепродуктов от роста ВВП логично и объясняется обновлением автопарка и ростом топливной эффективности. Таким образом, потребление бензина и ДТ внутри страны к 2020 году составит 39,0 млн тонн и 41,3 млн тонн, соответственно (т.е. прирост на 4,6 млн и 6,0 млн тонн к уровню 2013 года).

С учетом планируемых к вводу установок вторичных процессов и

ожидаемого прироста внутреннего потребления экспортное предложение по ДТ вырастет с 36 млн до 53 млн тонн, а профицит по автомобильному бензину достигнет 11 млн тонн. Отметим, что в настоящее время почти 80% экспорта российского ДТ приходится на Европу (30 млн тонн в 2013 году), где к 2020 году, по данным Wood Mackenzie, сложившаяся структура потребления видов моторного топлива кардинально не изменится и ДТ продолжит играть все более значимую роль.

Согласно Wood Mackenzie, потребление бензина сократится на 9 млн тонн (среднее ежегодное снижение на 1,7% до 2020 года), а спрос на ДТ вырастет на 32 млн тонн (средний ежегодный рост на 1,4%). На фоне закрытия ряда мощностей в Европе из-за низкого уровня маржи переработки в регионе (\$0–2/барр в течение последнего года), российские НПЗ могут поставить, по нашим оценкам, дополнительно около 14 млн тонн ДТ к текущим объемам поставок на европейский рынок к 2020 году.

Оставшиеся 3 млн тонн могут быть направлены на азиатские рынки (хотя на них ожидается усиление конкуренции) либо поставлены на российский рынок (если экономическая ситуация внутри страны окажется лучше прогнозов). Инкрементальные объемы бензина будут полностью поставлены на внутренний рынок.

Прогнозные сценарии для расчета маржи в 2017 г.*

Сценарий	Цена на нефть, \$/барр	Конфигурация НПЗ	Ставки экспортных пошлин**			
			Нефть	ДТ	Мазут	Бензин
1	100	После модернизации	30%	30%	100%	30%
2	100	Текущая	30%	30%	100%	30%

* при наших расчетах прирост внутренних цен на моторные топлива был ограничен прогнозным уровнем инфляции

** по данным СМИ (Ведомости)

Последствия модернизации

Мы провели оценку экономических последствий проведения модернизации российских НПЗ. При этом для более точных расчетов заводы были разделены на три группы. Также мы рассмотрели два сценария, основанные на предварительно согласованных параметрах налоговой реформы (так называемая система «30-30-100» или «большой налоговый маневр»), которые были озвучены в ряде СМИ (см. «Классификация...» и «Прогнозные сценарии...»). В таблицах представлены вводные данные.

Итак, при налоговых условиях, которые могут сложиться к 2017 году за счет снижения экспортной пошлины на нефть, ДТ и бензин, а также выравнивания пошлин на темные нефтепродукты и сырую нефть, а также при проведении запланированной модернизации, маржа переработки составит \$7/барр (для группы 1), \$4/барр (для группы 2) и -\$8/барр (для группы 3). По группам 1 и 2 это сопоставимо с текущим уровнем доходности сегмента, по группе 3 — ниже существующей сегодня маржи переработки.

По сценарию 2 (текущая конфигурация заводов без завершения модернизации с учетом вышеописанных налоговых изменений) маржа лучших на данный момент НПЗ группы 1 может упасть до \$2/барр, а у заводов группы 2 — до -\$3/барр. Критической в данных условиях остаются предприятия группы 3, доходность которых достигнет -\$11/барр.

При этом обращает на себя внимание то, что в обоих сценариях предприятия группы 3 с переработкой около 60 млн тонн (22% от общего по России) могут стать убыточными. Какие-то из них могут продолжать работу и в условиях отрицательной маржи в расчете на дальнейшую модернизацию/изменение конъюнктуры/налоговых условий (так происходило/происходит и с рядом НПЗ в Европе), какие-то смогут остаться на плаву за счет внутренних резервов. А ведь на сегодняшний день этими «простыми» заводами производится порядка 6 млн тонн

18-я ЕЖЕГОДНАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА

НЕФТЬ И ГАЗ САХАЛИНА 2014



22–25 сентября 2014 | ТДЦ «Столица», Южно-Сахалинск, Россия



Полный зал заседаний в 2013 году



Выступление А.Медведева, Заместителя председателя правления ОАО «Газпром» в 2013 году



Уникальные возможности для налаживания контактов

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ КОНФЕРЕНЦИИ 2014

- **НОВОСТИ И ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ ПРОЕКТОВ** от всех крупнейших операторов, задействованных на Сахалине и ДВ России
- **КЛЮЧЕВЫЕ ПРЕЗЕНТАЦИИ ОТ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА** на тему стратегии развития нефтегазовой промышленности региона и ближайших планов
- **ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ФОКУС ДЕНЬ**, освещающий новейшие инновационные технологии и последние технологические успехи на второй стадии развития проектов на Сахалине и ДВ России
- **ПОСЛЕДНИЕ НОВОСТИ** от ключевых ПОДРЯДЧИКОВ, задействованных в регионе
- **4 ВЕЧЕРНИХ ПРИЕМА**, включая прием от имени Губернатора Сахалинской области

**ВСЕМ
ЧИТАТЕЛЯМ
СКИДКА 10%***

VIP CODE: AS2288NGV

Медиа
Партнер:



* Внимание: скидка не действительна для лиц, уже зарегистрировавших свое участие в конференции и/или семинарах. Любая из скидок предоставляется только на момент регистрации и не может быть совмещена с другими предложениями по скидкам. Все скидки подлежат дополнительному рассмотрению при регистрации.

T.: +44 20 7017 7444 / +7 495 232 6852
E: sakhalin@adamsmithconferences.com

www.sakhalin-oil-gas.com

автомобильного бензина и порядка 10 млн тонн дизельного топлива. Как следствие, в случае если некоторые из этих заводов закроются (причем, у ряда из них вообще нет планов по модернизации), это может потребовать перераспределение товарно-транспортных потоков.

Таким образом, до окончательного проведения налоговой реформы требуется ответить на

вопрос, какие из «простых» НПЗ действительно будут закрыты, в какие сроки, какие последствия (в т.ч. социально-экономического характера) это будет иметь и т.п.

И не пришло ли время актуализированной сценарной модели, включающей в себя как возможные изменения операционных параметров, так и различные ценовые вариации?