

АЛЕКСАНДР НОВАК: НЕ СТОИТ БИТЬ ПО ГОЛОВЕ, ЕСЛИ МОЖНО ДОГОВОРИТЬСЯ



ИНТЕРВЬЮ

АЛЕКСАНДР НОВАК,
Министр энергетики России

Умеренность в ценах без признаков насилия

Ред.: Александр Валентинович, Росстат сообщил о резком росте оптовых цен на бензин. В июне он подорожал, в среднем, на 10,5%, а за полгода — на 21,8%. События неумолимо развиваются по негативному сценарию?

А.Н.: Я бы так не сказал. Динамика оптовых цен на бензин имеет выраженный сезонный характер. Летом бензин у производителей обычно дорожает, а осенью и в зимний период цены снижаются.

Важен ведь конечный результат — сколько стоит топливо на

К министру всегда много вопросов. Приходится чем-то жертвовать. Мы договорись сфокусировать разговор на теме нефтепереработки и состояния топливного рынка. Правда, удержаться в этих строгих рамках не удалось. Когда еще будет случай узнать непосредственно от министра последние новости о судьбе налоговых новаций или развилках ЭС-2015?

Глава Минэнерго России убежден, что российский топливный рынок надежно защищен от серьезных катаклизмов. Правда, есть риски ухудшения ситуации в будущем году. Но времени на их нейтрализацию более чем достаточно.

Разумеется, падение цен на нефть и внешнеэкономические санкции осложнили реализацию программы модернизации. Однако начатые преобразования необратимы, и худшее, что может произойти, — отставание от графика.

Вопрос с переходом на топлива 5-го класса окончательно не решен, отложен до осени.

Кстати, структурная перестройка в нефтепереработке, о которой так долго говорили, все-таки становится реальностью. На фоне снижения объемов поступающего на заводы сырья заметно выросла глубина его переработки. Начали закрываться мини-НПЗ.

И, пожалуй, самое важное. Министр считает, что дистанция от пилотных проектов для отработки НФР до полномасштабного применения механизмов налогообложения финансового результата нефтедобычи не будет длинной. Осталось дать старт пилотным проектам... Но это лишь краткое изложение эксклюзивного часового интервью, которое председатель Редакционного совета «Вертикали» Андрей МЕЩЕРИН взял у министра энергетики России Александра НОВАКА.

АЗС. А цены, в среднем, с начала этого года выросли по бензинам на 3–3,3% и по дизтопливу — на 5,5%. Инфляция за этот период составила 9,4%. То есть рост розничных цен на топливо существенно отстает от уровня инфляции.

Наши расчеты показывают, что по итогам года топливо на автозаправках подорожает не выше уровня инфляции. Маржа, разница между розничными и оптовыми ценами, играет роль амортизатора — она в разные периоды времени то увеличивается, то снижается. Конечная цена менее подвержена колебаниям.

Исходя из сказанного, эта статистика не должна никого пугать.

Не происходит ничего из ряда вон выходящего. Ситуация развивается по привычному сценарию — так же, как и в прошлые годы.

Ред.: Это ведь результат жесткого госрегулирования? Но не-возможно же нефтяников бесконечно долго бить по голове, вынуждая сдерживать рост цен.

А.Н.: Ничего подобного. У нас абсолютно рыночная ситуация в отрасли. Основная задача Минэнерго — следить за тем, чтобы на рынке не было дефицита топлива. А дальше рынок сам формирует цены, и конкуренция позволяет удерживать их на достаточно низком уровне.

ТРОФЕИ И ЖЕРТВЫ НАЛОГОВОГО МАНЕВРА

Ред.: Александр Валентинович, в прошлом году Минэнерго поддержало большой налоговый маневр, который вызвал шквал критики. Не жалеете об этом?

А.Н.: Считаю, что это было правильное решение. Хотя, конечно, ожидаемый эффект был до некоторой степени нивелирован падением цен на нефть. Маржа переработки в результате оказалась ниже ожидаемого уровня. И это несколько осложнило жизнь нефтепереработчикам. Это чувствительно, но не критично.

Если бы не большой налоговый маневр, экономика НПЗ оказалась бы в более тяжелом положении. Ведь ставка экспортной пошлины на мазут должна была вырасти до уровня нефтяной пошлины. Из двух зол выбрали меньшее.

Напомню, в рамках налогового маневра, начатого в январе 2015 года, в течение трех лет экспортные пошлины на нефть должны уменьшиться с 57% до 30%. До 30% от уровня экспортной пошлины на нефть снизятся вывозные таможенные пошлины на светлые нефтепродукты. Причем, для бензинов — с 90%.

В рамках Евразийского экономического союза мы идем к общему рынку. Чтобы снять барьеры, нужна единая система налогообложения. В Казахстане, например, сейчас с тонны вывозимых из страны нефти и нефтепродуктов берут на таможне \$60. У нас значительно больше. Начат процесс сближения ставок. В течение 10 лет мы должны прийти к единой системе налогообложения.

Ред.: Что сейчас происходит с экономикой нефтепереработки?

А.Н.: По нашим оценкам, сегодня средняя маржа переработки составляет порядка \$10 за тонну. Планировалось, что она должна быть несколько больше. Но сегодня и \$10 — это вполне приемлемо, чтобы продолжать работу.

Плюс к этому, на внутреннем рынке есть дополнительная маржа к экспортному нетбэку. Для нас важно, что она позволяет должным образом выстроить приоритеты: в первую очередь, продукция поступает на внутренний рынок и только остатки реализуются за пределами страны.

Ред.: И все же, маржа на уровне \$10 на тонну — это «средняя температура по больнице». Кому-то ведь совсем сейчас плохо?

А.Н.: Плохо тем, кто имеет выпуск продукции с низкой глубиной переработки нефти. Это, в первую очередь, относится к мини-НПЗ

Ред.: А действительно ли НПЗ с высокой организацией производства более конкурентоспособны? Известны экспертные оценки, что к работе в условиях большого налогового маневра лучше адаптированы как раз те предприятия, у которых простое производство.

А.Н.: В худшем положении оказались те заводы, на которых не торопились с модернизацией. Ведь мы создали систему, которая поощряет развитие высокоэкологических производств, ориентированных на выпуск нефтепродуктов с более высокими качественными характеристиками.

Предприятия, безусловно, мотивированы заниматься реконструкцией и модернизацией. Поэтому закрываются те малые НПЗ, на которых экономически становится не выгодным производить мазут и заниматься исключительно первичной переработкой.

Это результат нашей целенаправленной политики, которая обеспечивается, в том числе, и корректировкой системы налогообложения.

Мы еженедельно мониторим ситуацию, для этого специально создана рабочая группа, в которую входят специалисты Минэнерго, других заинтересованных федеральных органов власти, представители естественных монополий и нефтяных компаний. Занимаемся синхронизацией графиков проведения ремонтов на НПЗ, мониторингом товарных запасов. Как только замечаем угрозы дестабилизации ситуации на топливном рынке, мы оперативно реагируем и принимаем упреждающие меры.

Базовая рекомендация министерства нефтяникам предполагает наличие товарных остатков топлива в объеме, достаточном, как минимум, на 10 суток. И в

этом году, с учетом динамики объемов производства, потребления, экспорта и импорта, а также согласованного графика проведения ремонтов НПЗ, мы, во-первых, перешли к однократному резервированию моторных топлив только на начало сезона и, во-вторых, увеличили рекомендованный объем товарных запасов с 1,7 до 2,1 млн тонн, который нефтяные компании, в целом, достигли.

Ред.: Министерство утвердило новую методику расчета нормативного уровня товарных запасов бензина?

А.Н.: Мы не обещали нефтяным компаниям методику расчета нормативного уровня товарных запасов, так как их уровень рег-

ламентируется поручением Правительства Российской Федерации от 30 мая 2011 года, согласно

Основная задача Минэнерго — следить за тем, чтобы на рынке не было дефицита топлива.

А дальше рынок сам формирует цены, и конкуренция позволяет удерживать их на достаточно низком уровне

которому товарные запасы моторных топлив в субъектах Российской Федерации не должны быть менее чем на 10 суток.

Мы просто договорились с ключевыми производителями моторных топлив, что в этом году следовало бы немного повысить

традиционный уровень запасов, чтобы в период пиковых нагрузок

В соответствии с действующим техническим регламентом предусмотрен переход на топливо исключительно 5-го класса с 2016 года. Полностью ли мы готовы к такому повороту, вопрос пока открытый

избежать дефицита. Этого оказалось достаточно, нефтяники прислушались к нашей рекомендации. Никто не заинтересован в дестабилизации топливного рынка.

Мы ожидаем, что в 2015 году будет около 126 млн тонн нефтепродуктов, что примерно соответ-

Технический регламент регулирует только вопросы обращения топлив определенного класса на территории страны. Но нет запрета на производство

ствует уровню прошлого года. Этого количества более чем достаточно для обеспечения спроса на российском топливном рынке.

5-класс: и хочется, и колется

Ред.: Все действительно настолько оптимистично?

А.Н.: Если говорить о 2015 году, ситуация стабильная. Подтверждаю — поводов для волнений нет.

Нефтяники вложили много денег в модернизацию и рассчитывают окупить затраты. Если мы отступим от договоренностей, тогда обманом ожидания тех компаний, которые скрупулезно выполняли свои обязательства

Ред.: А если заглянуть дальше?

А.Н.: Если дальше, то здесь есть определенные риски. Мы их тоже сейчас анализируем вместе

с нефтегазовыми компаниями. Нам следует определиться, что делаем с 4-м классом. В соответствии с действующим техническим регламентом предусмотрен переход на топливо исключительно 5-го класса с 2016 года. Полностью ли мы готовы к такому повороту, вопрос пока открытый.

Ред.: Что смущает?

А.Н.: На сегодня нет полной уверенности, что бензинов 5-го класса будет произведено достаточно, чтобы максимально обеспечить внутренний спрос. Хотя ВИНК и уверяют, что перебоев со снабжением не возникнет, мы в министерстве еще анализируем ситуацию и прогнозные балансы. Есть опасения, что нефтяники несколько недооценивают масштабы грядущего спроса на бензины. Еще один момент — динамика производства, здесь тоже пока еще нет полной ясности.

Собственно, даже по самым пессимистичным оценкам, дефицит просматривается совсем небольшой. Уже сейчас доля 5-го класса в общем объеме производства достаточно высока. По итогам 2014 года доля производства бензинов 5-го класса составила 74%, по дизтопливу — 58%. Это громадные цифры. У нас с 2010 года производство бензинов 5-го класса выросло с 1% до 74%. Представляете? В этом году благодаря вводу в эксплуатацию новых и модернизированных установок переработки доля топлив 5-го класса будет еще выше.

Мы ожидаем, что в будущем году будет произведено до 40 млн тонн бензинов. При этом дефицит бензинов 5-го класса в самом худшем случае не превысит 4 млн тонн. Цена вопроса — порядка 10%. И если мы убедимся, что компании смогут произвести недостающие объемы, тогда не будет необходимости оставлять на российском рынке 4-й класс.

Мы продолжаем анализировать ситуацию, и осенью, скорее всего, окончательно будет принято решение оставлять ли еще на год два 4-й класс или нет. Многие будет зависеть от прогноза социально-экономического развития стра-

ны, от потребительского спроса, от количества машин, которые будут проданы в стране, и т.д.

Ред.: Понятно, что ключевым вопросом для министерства является степень удовлетворения внутреннего спроса на топлива. Но есть ведь и вторая сторона. В каком положении окажутся те НПЗ, которые отстали от графика модернизации и не готовы выпускать топлива исключительно 5-го класса?

А.Н.: Мы же не запрещаем производство. Технический регламент регулирует только вопросы обращения топлив определенного класса на территории страны. Но нет запрета на производство. Продукцию, запрещенную к использованию в России, можно вывозить из страны, чем нефтяники успешно и пользуются. У нас до сих пор не сняты с производства даже топлива 2-го класса: они идут в Казахстан, Таджикистан, Киргизию и в другие страны, где еще не перешли даже на 3–4-й классы.

Ред.: А стоит ли форсировать переход на топлива 5-го класса? Мероприятие дорогостоящее, возрастают, как вы признаете, риски напряженности на внутреннем рынке. И во имя чего?

А.Н.: Этот процесс последователен и соответствует утвержденному техническому регламенту Таможенного союза и подписанным компаниями четырехсторонним соглашениям. Нефтяники вложили много денег в модернизацию и рассчитывают окупить затраты. Если мы отступим от договоренностей, тогда обманом ожидания тех компаний, которые скрупулезно выполняли свои обязательства.

Во-вторых, взятый нами курс на экологичные топлива позволяет уменьшить выбросы в атмосферу серы и других вредных веществ. Многие отмечают, что воздух в городах стал чище, дышится легче, потому что у топлив 4–5-го классов в десятки раз ниже вредные выбросы. Если останется 5-й класс — станет еще лучше, это правильное решение. Единственное, этот переход нужно синхронизировать с технологическими возможностями и другими моментами.

ПОТРЕБНОСТИ ЗАКАЗЧИКА, ВОЗМОЖНОСТИ ПОДРЯДЧИКА

Ред.: Александр Валентинович, вся модернизация завязана преимущественно на импорте оборудования и технологий. Сейчас это стало проблемой. В Омске, на совещании по нефтехимии, вы приводили много примеров поддержки импортозамещения. Это и региональные льготы, и субсидирование на федеральном уровне процентных ставок. К нефтепереработке это как-то применимо?

А.Н.: Действительно, в нефтепереработке велика доля импортного оборудования. Особенно много его используется при модернизации и строительстве новых производств. Впрочем, как выяснилось, до 90% оборудования, используемого в нефтепереработке, способны производить российские заводы.

Главный вопрос, как стимулировать инвесторов, чтобы при проектировании завода они ориентировались на использование российского оборудования, при этом было обеспечено соответствующее качество. Сейчас Минпромторг как раз и занимается тем, чтобы синхронизировать потребности заказчика с возможностями наших предприятий. Минэнерго также оказывает посильную поддержку в решении этой задачи.

Проанализированы все предприятия российские, которые могут производить продукцию и оборудование для нашей нефтегазовой отрасли или нефтепереработки. Мы, со своей стороны, оработали с предприятиями заказ, то есть сформировали перечень оборудования, которое в соответствии со своими инвестиционными программами будут закупать наши компании. По каждому направлению создана рабочая группа, в том числе и по катализаторам — это одно из самых импортозависимых на сегодня направлений, порядка 90% используемых катализаторов закупается за рубежом.

При этом все инструменты, все меры поддержки, которые используются сейчас для запуска импортозамещающих механизмов, вполне приемлемы и для нефтепереработки. Это, опять же, субсидирование процентных ставок, которое возможно за счет заложенных Минпромторгом бюджетных средств. Это и проектное финансирование, и специально созданный фонд развития промышленности. Есть средства Министерства образования на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Все нужно вместе соединить, работать в ручном режиме с каждым предприятием и создавать условия для тесного взаимодействия отечественной промышленности с заказчиком.

Что касается нефтегазовой отрасли, у нас создано 12 ключевых рабочих групп, которые возглавляют руководители профильных предприятий. Это люди, непосредственно занимающиеся внедрением технологий на предприятиях, оборудования и так далее. Они имеют возможность проводить испытания оборудования на своих производственных объектах и полигонах.

В карете прошлого далеко не уедешь

Ред.: Очевидно, что случившиеся за последние годы перемены в нефтепереработке, равно как и будущее состояние этого сегмента, непосредственно связаны с масштабной программой модернизации НПЗ. И здесь ведь не все сейчас гладко?

А.Н.: Безусловно, модернизация нефтеперерабатывающих заводов в соответствии с подписанными четырехсторонними соглашениями дала серьезный импульс благоприятным для этого сектора переменам.

В соответствии с утвержденной программой реконструкции и модернизации НПЗ в период с 2011 по 2020 годы должно быть модернизировано и реконструировано 130 установок. На сегодняшний день по 47 установкам работы завершены — в полном соответствии с планом. Одна установка пущена даже с опережением графика.

Сейчас и экономическая ситуация изменилась, да и с финансированием возникли определенные сложности у компаний. В ми-

нистерство поступили заявки на пересмотр условий четырехсторонних соглашений, и мы их будем рассматривать.

Конкретизируя, могу добавить, что из предусмотренных графиком на будущий год 27 установок нас просят перенести сроки завершения работ по 14 установкам. Тем не менее, это не отказ от модернизации, а сдвиг немножко вправо.

Каким будет решение, пока сказать не могу. Ситуация требует существенного анализа и осмысления.

Ред.: Говорят, Минэнерго вынашивает планы вовлечь в орбиту четырехсторонних соглашений, помимо ВИНК, еще и НПЗ с небольшими объемами переработки. Это действительно так?

А.Н.: Министерство не является стороной четырехсторонних соглашений, они заключались ФАС, Ростехнадзором, Росстандартом и непосредственно компаниями. На наш взгляд, достаточно, что соглашения подписали заводы с годовыми объемами переработки более 1 млн тонн нефти.

Мы должны создавать условия, при которых НПЗ либо занимают-

ся модернизацией, либо закрываются. Сейчас такие условия, по сути, созданы. И это подтверждается процессами, происходящими

Если бы не большой налоговый маневр, экономика НПЗ оказалась бы в более тяжелом положении. Ведь ставка экспортной пошлины на мазут должна была вырасти до уровня нефтяной пошлины. Из двух зол выбрали меньшее

в секторе переработки, — как я уже отмечал, сокращается количество «самоваров».

Ред.: А как много сегодня предприятий в группе риска, таких, которые могут не вписаться в современные реалии и будут вынуждены закрыться?

А.Н.: В идеале, конечно, у нас все предприятия должны быть высокотехнологичными и производящими продукцию с высокой глубиной переработки.

У нас есть понимание по 34 крупнейшим НПЗ, которые обеспечивают 70–80% от общих объемов переработки. По ним мы чет-

ко понимаем ситуацию и перспективы, а по остальным это будет зависеть от принятия решения непосредственно собственниками

Сегодня средняя маржа переработки составляет порядка \$10 за тонну. Планировалось, что она должна быть несколько больше. Но сегодня и \$10 — это вполне приемлемо, чтобы продолжать работу

предприятий: что они будут делать — закрываться или модернизироваться.

Ред.: А по этим трем десяткам? Они все останутся на плаву, по вашим оценкам?

Из предусмотренных графиком на будущий год 27 установок нас просят перенести сроки завершения работ по 14 установкам. Тем не менее, это не отказ от модернизации, а сдвиг немножко вправо

А.Н.: Да, так как после реализации программ модернизации, предусмотренных четырехсторонними соглашениями, конкурентоспособность указанных предприятий значительно вырастет.

Благие намерения

Ред.: Появилась ли определенность с Восточной нефтехимической компанией?

У нас есть понимание по 34 крупнейшим НПЗ, которые обеспечивают 70–80% от общих объемов переработки. По ним мы четко понимаем ситуацию и перспективы

А.Н.: Сейчас разработка ВНХК находится на стадии «Проект», завершить которую «Роснефть» собираются в четвертом квартале 2016 года. После этого возможна существенная корректировка объема капитальных вложений по проекту, от которых зависит его экономическая эффективность.

Раньше, до изменения экономических условий, там предполагалась переработка 24 млн тонн нефти в год в рамках реализации трех очередей проекта. Министерство поддержало строительство первой и второй очередей, которые позволяют переработать 12 млн тонн нефти в год. Дождемся проекта, и уже тогда, наверное, будет решение компании по привлечению под него инвестиций.

В целом, такой проект нужен. Прежде всего, для обеспечения местными нефтепродуктами потребителей Дальневосточного ФО. Часть нефтехимической продукции предполагается экспортировать в страны АТР.

ВНХК даст толчок развитию в регионе химической промышленности. Это ведь не только НПЗ, но нефтехимические производства. Конечной продукцией там являются полипропилен и полиэтилен, которые являются сырьем для производства пластмасс и другой продукции, которая завозится сейчас из-за рубежа.

«Соллерс» и «Роснефть» рассматривают совместный проект производства автомобильных компонентов на базе продукции ВНХК, поскольку у «Соллерс» есть заводы во Владивостоке. Это важная инициатива с точки зрения создания рабочих мест, оживления экономики, замены импорта отечественной продукцией.

Ред.: Иной раз забота государства о решении сырьевых потребностей НПЗ приобретает причудливые формы. Сначала конкурс по месторождениям Титова и Требса был обременен условием поставки сырья на переработку в определенный регион. Недавно завершился конкурс по Гавриковскому месторождению, победителя которого обязали поставлять югорскую нефть в Ростовскую область. Если на включении этих обременений в конкурсные условия настаивало Минэнерго, то зачем?

А.Н.: Наше министерство не формирует конкурсные условия, это прерогатива Минприроды. Минэнерго России согласовало данное лицензионное требование, но не думаю, что практика подобных обременений получит

широкое распространение. Хотя в отдельных случаях она имеет смысл: требование о поставке нефти на переработку на российские НПЗ включается в ряд лицензий для гарантированного обеспечения внутреннего рынка нефтепродуктами. А появление новых объемов нефтепродуктов на внутреннем рынке может благоприятно отразиться на ценообразовании.

Сырья меньше, бензина больше

Ред.: Много противоречивых оценок вызвал полугодовой отчет «Башнефти». Компания значительно — на 15% — уменьшила объемы переработки нефтяного сырья. Но при этом структура выпускаемой продукции несколько улучшилась. В этой связи одни эксперты говорят о первых кризисных проявлениях в российской нефтепереработке. А другие — о долгожданных структурных сдвигах.

Как бы вы это прокомментировали? Случилось что-то непредвиденное, или процесс идет по намеченному руслу?

А.Н.: Поясню. В 2001 году мы переработали 250 млн тонн нефти. Постепенно к 2014 году вышли на уровень 289 млн тонн, то есть увеличили объемы переработки практически на 40 млн тонн.

Наши целевые установки и прогнозы говорят, что дальше объемы переработки должны снижаться. Мы ожидаем, что в 2015 году они будут на 3–5 млн тонн меньше, чем в прошлом году.

За первое полугодие объемы переработки уменьшились на 2 млн тонн по сравнению с первой половиной прошлого года, но при этом выход бензинов увеличился на 3,3%. Немного, примерно на 1%, сократилось производство дизтоплива. Но это не критично — у нас дизтоплива производится в два раза больше, чем требуется. И самое главное — на 7% снизился выход мазута. Это то, чего мы давно добивались.

Снижение объемов первичной переработки сырья и повышение глубины переработки — это как раз то, на что нацелены программа модернизации и налоговый

МОЖНО ЛИ СКАЗКУ СДЕЛАТЬ БЫЛЮ?

Ред.: Вы говорите, что к 2035 году глубина переработки в России достигнет 92%. Не менее радужные перспективы рисовали и предыдущие варианты энергетических стратегий. И все это раз за разом не выполнялось. Согласитесь, после этого мало верится в новые обещания. Почему вы думаете, что на этот раз будет иначе? Если, конечно, вы так думаете.

А.Н.: Анализ показал, что стратегические ориентиры не были подкреплены конкретными механизмами, помогающими двигаться к цели. Раз мы не выделяем нефтяникам деньги из бюджета, нужно создавать условия для инвестиций, для окупаемости вложений. Очень действенным рычагом здесь является налоговая политика.

Сегодня ситуация принципиально иная. Реализуется большой налоговый маневр, успешно идет модернизация НПЗ. По оставшимся до 2020 года 83 установкам есть полная уверенность, что они будут реконструированы, возможно, с некоторым отставанием от графика. Мы не мечтаем, а четко понимаем перспективу. Соответственно, в обновленной Энергостратегии будут реальные цифры, характеризующие будущий облик российской нефтепереработки.

маневр. Результаты полугодия показывают, что процесс пошел.

Глубина переработки по итогам первой половины 2015 года составила 72,4%. Аналогичный прошлогодний показатель — 71,4%. Это очень позитивный сигнал.

Проектом Энергетической стратегии до 2035 года, который будет доработан до конца нынешнего года, предусматривается снижение объемов переработки нефти в России до 250 млн тонн в год к 2025 году. Такого количества с лихвой хватит на удовлетворение потребностей внутреннего рынка. Будет даже профицит, потому что к тому времени глубина переработки вырастет до 92%.

Таким образом, современные тенденции в российской переработке абсолютно соответствуют нашим ожиданиям. Это адекватная реакция на наши усилия в сфере госрегулирования.

Ред.: А что вы можете сказать о влиянии новых факторов, таких как падение цен на нефть, снижение экономической активности, внешние санкции?

А.Н.: Конечно, все это создает отрасли дополнительные трудности. Снизилась ликвидность, сложно стало кредитоваться и т.д. Но наши компании адаптируются к новым реалиям. Любой бизнес умеет оптимизировать свои издержки, корректировать производственные планы, проводить иные улучшения.

Хочу напомнить, что за первое полугодие 2015 года, несмотря на кризис и падение цен на нефть, у нас объемы добычи нефти выросли на 1,3%. И, повторюсь, объемы переработки

соответствуют запланированному уровню, а объемы производства бензина выросли.

Сырьевой экспорт — это не стыдно

Ред.: Предполагается, что в октябре состоится заседание президентской комиссии по ТЭК. Говорят, будут обсуждаться стратегические вопросы развития. Не придется ли по итогам этого обсуждения переписывать проект Энергетической стратегии?

А.Н.: Проект ЭС-2035 на обсуждение президентской комиссии по ТЭК не выносится. Предварительная повестка дня охватывает вопросы развития нефтегазовой отрасли в текущей ситуации, с учетом современных особенностей развития экономики.

Если по результатам комиссии будут приняты решения, которые потребуют изменения каких-то позиций в Стратегии, конечно, мы будем их вносить. Время у нас есть — успеем все откорректировать, если будут приняты какие-то принципиальные решения.

А работа над проектом ЭС-2035 идет своим чередом. Осенью, как было поручено, передадим в правительство актуализированный вариант.

Ред.: Сейчас много споров вызывают такие вопросы, как монополия «Газпрома», налогообложение нефтедобычи. Есть ли такие же принципиальные, вызывающие большие разногласия вопросы в нефтепереработке? На каких развилках должна расставить указатели обновленная энергостратегия?

А.Н.: Возникающие в ходе работы над проектом Стратегии

принципиальные разногласия мы выносим на уровень председателя правительства. Такой большой разговор был у нас в мае. Обсуждались, в частности, перспективы

Действительно, в нефтепереработке велика доля импортного оборудования. Впрочем, как выяснилось, до 90% оборудования, используемого в нефтепереработке, способны производить российские заводы

движения фискальной политики в нефтедобыче в сторону налогообложения финансового результата, вопросы либерализация газового рынка и изменения тарифного регулирования. Что касается нефтепереработки, то пока она не давала повода для серьезных разногласий.

Снижение объемов первичной переработки сырья и повышение глубины переработки — это как раз то, на что нацелены программа модернизации и налоговый маневр. Результаты полугодия показывают, что процесс пошел

Стратегией предусмотрено снижение объемов переработки до 250 млн тонн в год к 2025 году. Это соответствует государственной политике, направленной на глубокую модернизацию отрасли и сохранение высокотехнологичных производств, выпускающих нефтепродукты с высокой добавленной стоимостью.

От пилотов до потока путь недалог?

Ред.: *А можно всерьез ожидать, что что-то изменится с налогами? Пусть даже удастся принять закон по НФР и начать пилотные проекты. Но результата эксперимента придется ждать много лет. Да и Минфин все равно против.*

Мы не мечтаем, а четко понимаем перспективу. Соответственно, в обновленной энергостратегии будут реальные цифры, характеризующие будущий облик российской нефтепереработки

А.Н.: Мы считаем, что пилотные проекты проявят себя в течение двух-трех лет. Результата не придется ждать ни 20, ни 30 лет. Два-три года вполне достаточно, чтобы отрегулировать админи-

Стратегией предусмотрено снижение объемов переработки до 250 млн тонн в год к 2025 году. Это соответствует государственной политике, направленной на глубокую модернизацию отрасли

стрирование, учет добываемой нефти. Чтобы подтянуть отчетность компаний до уровня, устраивающего налоговые органы.

Мы считаем, что пилотные проекты проявят себя в течение двух-трех лет. Результата не придется ждать ни 20, ни 30 лет

Ведь основные претензии связаны с опасениями, что нефтяники станут искусственно завышать за-

Минэнерго с удовольствием поддержит пилотные проекты для отработки НДД, если они появятся

траты, уменьшать финансовый результат и бюджет недополучит доходы. Эти предубеждения и предостоят снять в ходе эксперимента.

Такие ожидания не являются излишне оптимистичными. Без обновленной налоговой системы нефтяной отрасли попросту не выжить. Очень много месторождений, особенно в Западной Сибири, которые давно разрабатываются, сильно истощены и обводнены. Там нужно применять более современные третичные методы. В действующей налоговой системе это попросту невыгодно — дорого. Никто не будет работать себе в убыток. Значит, залежи остаются не разработанными в полной мере.

Ред.: *Ваш выбор — налог на финансовый результат? Налог на добавочный доход в качестве перспективного варианта не рассматривается?*

А.Н.: Почему же? Мы готовы поддержать и НДД. Он, как мне представляется, даже более привлекателен при разработке новых месторождений, чем НФР. Думаю, и с точки зрения бюджетной эффективности он достаточно интересен. Минэнерго с удовольствием поддержит пилотные проекты для отработки НДД, если они появятся. 

www.ngv.ru



АНАЛИТИКА

ОТ ГРОССМЕЙСТЕРОВ

ОТРАСЛИ



Оценки, прогнозы и рекомендации топ-менеджеров нефтегазовых компаний, независимых корреспондентов Вертикали и отраслевых экспертов



МЕЖДУНАРОДНАЯ
ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ
НЕДЕЛЯ
2015

International
Energy week

10th

28-29 Октября
МОСКВА

October 28-29
MOSCOW

15^{ая} ВСЕРОССИЙСКАЯ НЕДЕЛЯ
НЕДЕЛЯ НЕФТИ И ГАЗА

ВННГ

Дирекция:
Tel: +7 (499) 480 01 57, Fax: (499) 480 01 90
e-mail: ieweek@mail.ru / ros-con@mail.ru

www.ieweek.ru
www.ros-con.ru