

# ОТСТАЛЫЕ РОССИЙСКИЕ НПЗ: УБИТЬ ИЛИ ЛЕЧИТЬ?



Проводимые в последние годы в нефтяной отрасли налоговые маневры сворачивают практику субсидирования отечественной нефтепереработки. Владельцы НПЗ поставлены перед выбором: либо модернизация, либо остановка убыточного производства. В принципе, такая постановка справедлива. Но смущает, что в рамках реализуемой концепции сегменту ориентированных на экспорт НПЗ, по сути, отказано в праве на жизнь. Власти исходят из того, что при прочих равных условиях чистая маржа наших НПЗ будет заведомо ниже, чем у зарубежных конкурентов, в силу их большей удаленности от рынков сбыта: высокие затраты на транспортировку нефтепродуктов не компенсируются относительной дешевизной сырья. Между тем, как показывают расчеты, все не так печально. Российские НПЗ располагают собственными козырями, которые позволяют им, проведя модернизацию, обрести конкурентоспособность даже в условиях логистического отставания. При этом сами программы модернизации НПЗ с необходимостью обретут иной вид, если государство ясно и недвусмысленно заявит о своем видении благоприятных перспектив экспортно-ориентированной нефтепереработки, о намерении поддержать преобразование отсталых НПЗ в современные предприятия и о конкретных мерах такой поддержки. От этого выиграют все стороны — и население, и бизнес, и государство.

**К**аковы перспективы российской нефтеперерабатывающей промышленности? Что представляет собой идеал, к которому она должна стремиться, чтобы внести максимальный вклад в развитие экономики страны? Что нужно сделать государству для того, чтобы отечественная нефтепереработка развивалась в правильном направлении?

Ответы на такие вопросы не столь очевидны, как может показаться на первый взгляд. Результаты недавнего исследования ИГ «Петромаркет», озаглавленного «Отсталые российские НПЗ: закрыть или модернизировать?», раскрывают ситуацию с непривычной точки зрения. Материал объемный, скажу о главном.

## Поспешный приговор

Все предыдущее десятилетие отечественная нефтепереработка пребывала в тепличных условиях косвенного субсидирования ее государством. Более низкие, чем на нефть, ставки экспортной пошлины на нефтепродукты обеспечивали высокие прибыли даже технологически отсталым российским НПЗ, занятым преимущественно первичной переработкой нефтяного сырья.

Проводимые в последние годы в нефтяной отрасли налоговые маневры привели к снижению уровня субсидирования отечественной нефтепереработки посредством экспортных пошлин. Государство пошло на это преднамеренно, чтобы побудить владельцев НПЗ к модернизации производственных мощностей.

При этом та часть технологически отсталых НПЗ, которая имеет выраженную экспортную ориентацию, получила «черную метку». Отраслевые эксперты и чиновники пришли к выводу, что модернизировать такие производства бесполезно — они будут оставаться убыточными и их придется закрывать.

## Характеристики модельного НПЗ до и после модернизации, тыс. т/г

Установки	Мощность установки	
	До модернизации	После модернизации
Установка первичной переработка нефти	8 000	8 000
Установка вакуумной дистилляции	3 800	3 800
Установка гидроочистки дизельного топлива	2 300	2 300
Установка гидроочистки нефти	200	200
Установка гидроочистки керосина	800	800
Гидрокрекинг ВГО с глубокой конверсией (88%)	0	2 700
Сырье/продукт	Объем переработки сырья/выпуска нефтепродуктов	
	До модернизации	После модернизации
Нефть	8 000	8 000
Нафта	1 346	2 008
Авиационный керосин	784	1 231
Дизельное топливо класса 5	2 035	3 530
Мазут	3 750	0
ВГО	0	300
СУГ	0	90
Кокс	0	548

Источник: ИГ «Петромаркет»

Такие суждения базируются на тезисе о «логистическом отставании» российских экспортно-ориентированных НПЗ от европейских аналогов. Имеется в виду, что при прочих равных условиях чистая маржа наших НПЗ даже после их модернизации будет заведомо отрицательной в силу их удаленности от европейского рынка и, соответственно, сравнительно высоких затрат на транспортировку нефтепродуктов.

Как следствие, оптимальными для экономики страны были признаны такая структура мощностей нефтеперерабатывающей промышленности и такой уровень их загрузки, которые позволяли бы предельно сократить экспорт нефтепродуктов и при этом были бы достаточными для полного удовлетворения потребности в них внутреннего рынка. Между тем, как показывают наши расчеты, российские НПЗ вполне способны путем модернизации производства обрести конкурентоспособность даже в условиях логистического отставания.

Такой шанс российским предприятиям, в первую очередь, дают более низкие, чем на европейских НПЗ, операционные затраты. Для целого ряда отечественных НПЗ экономия на производственных издержках способна с запасом компенсировать логистическое отставание. Более того, операционные затраты оте-

чественных НПЗ в перспективе могут быть оптимизированы за счет снижения трудоемкости и энергоемкости производств.

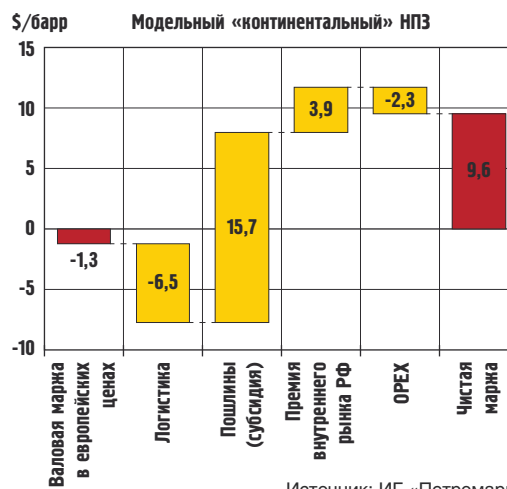
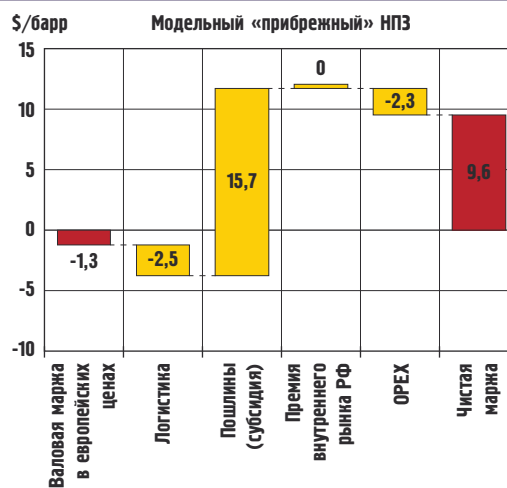
Так, по нашим оценкам, для среднего НПЗ страны эти показатели могут быть уменьшены в 4,3 и 1,5 раза соответственно — а это равносильно увеличению маржи на \$1/барр.

Стоит также обратить пристальное внимание на немалые резервы сокращения затрат на транспортировку нефтепродуктов, главным образом за счет снижения регулируемых государством железнодорожных и трубопроводных тарифов и рационализации использования существующих систем магистральных нефтепроводов путем их частичного перепрофилирования на транспортировку нефтепродуктов.

Расчеты показывают, что сокращение логистических и операционных затрат делает модернизацию убыточных НПЗ выгодной для экономики страны — где бы территориально они не находились. Правда, сам бизнес может считать инвестиции в модернизацию маргинальных предприятий чрезмерно рискованными. Чтобы уменьшить эти риски, государству стоило бы позаботиться о соразмерных стимулах.

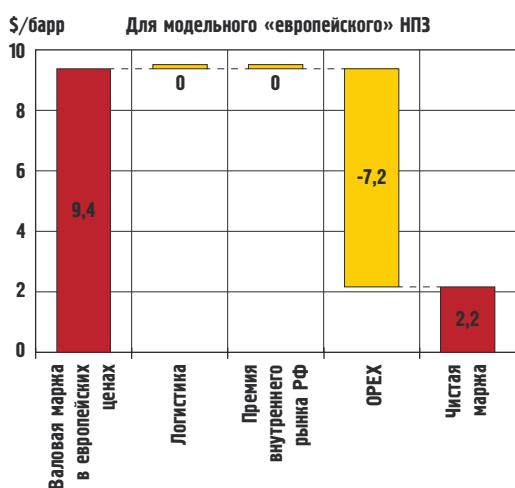
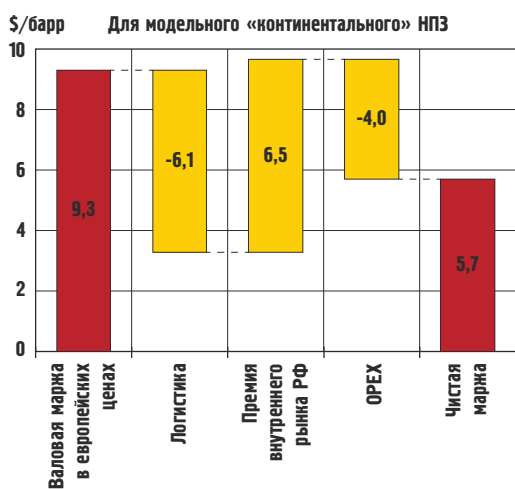
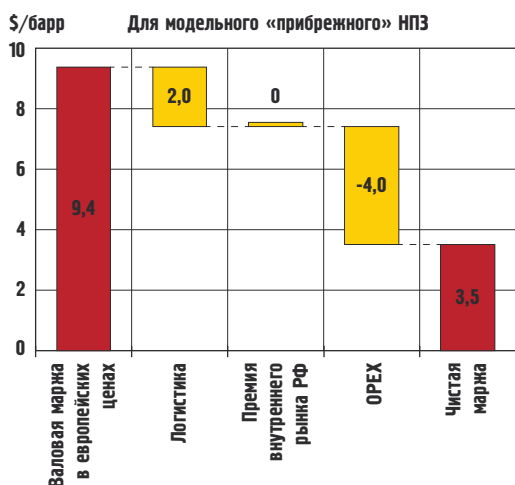
Просматриваются три основных способа поощрения инвестиционной активности владельцев «безнадежных» НПЗ. Первый —

## ЧИСТАЯ МАРЖА НЕФТЕПЕРЕРАБОТКИ И ФАКТОРЫ ЕЕ ФОРМИРОВАНИЯ ДЛЯ МОДЕЛЬНОГО НПЗ ДО МОДЕРНИЗАЦИИ



Источник: ИГ «Петромаркет»

**ЧИСТАЯ МАРЖА НЕФТЕПЕРЕРАБОТКИ И ФАКТОРЫ ЕЕ ФОРМИРОВАНИЯ ДЛЯ МОДЕЛЬНОГО НПЗ ПОСЛЕ МОДЕРНИЗАЦИИ**



Источник: ИГ «Петромаркет»

наиболее затратный для экономики страны — временное сохране-

ние субсидирования НПЗ через механизм экспортных пошлин (естественно, сам механизм должен быть усовершенствован). Второй — наименее затратный — введение стимулов, нивелирующих негативные для модернизируемых НПЗ последствия отмены экспортных пошлин. А третий вариант — это некая комбинация двух предыдущих.

Предлагаемые нововведения должны привести к оптимизации программ модернизации российской нефтепереработки. Потенциальный эффект для экономики России от такой оптимизации можно оценить примерно в 1% ВВП РФ (в условиях 2014 г.). При этом эту оценку следует считать консервативной.

**Из убыточных — в прибыльные**

Действительно ли наиболее отстающие НПЗ в России обречены на убыточность и должны быть закрыты? Ответить на этот вопрос достаточно просто в системе координат определенной программы модернизации. Но любые изменения в политике государства, в отношении таможенно-тарифного регулирования рынков нефти и нефтепродуктов меняют систему координат, что предопределяет и несколько иной ответ на вопрос о перспективах выживания каждого конкретного НПЗ. Иначе говоря, если текущая программа модернизации того или иного НПЗ не в состоянии сделать предприятие прибыльным, это еще не означает, что не существует какой-то иной программы, способной исправить эту ситуацию.

Возьмем для примера некий модельный (тестовый) НПЗ, перерабатывающий сырье, поступающее по трубопроводу из Западной Сибири. По технологическому уровню предприятие приближено к худшим НПЗ России: индекс сложности Нельсона равен 2, а глубина переработки нефти — 52%. Этот же завод после модернизации, которая предполагает строительство установок гидрокрекинга и коксования, становится сопоставимым по сложности со средним европейским НПЗ: индекс сложности Нельсона равен

7,1, глубина переработки — 96% (см. «Характеристики модельного НПЗ до и после модернизации»).

Мы провели расчеты как для «прибрежного», так и для «континентального» модельных НПЗ. В первом случае тестовый завод расположен в порту Приморск и экспортирует все продукты в полном объеме, то есть представляет собой в чистом виде экспортно-ориентированное предприятие. Во втором — предприятие находится в Рязани и поставляет часть продуктов (авиационный керосин и дизельное топливо) полностью на внутренний рынок, а часть (нафта и мазут) — полностью на экспорт.

В расчетах использовались экономические параметры, сложившиеся в 2014 г. И хотя к настоящему времени рыночная среда существенно изменилась, это не отменяет справедливости принципиальных выводов, вытекающих из наших расчетов.

Очевидно, что без модернизации оба типа заводов способны генерировать прибыль исключительно благодаря скрытой субсидии, обусловленной разницей в экспортных пошлинах на нефть и нефтепродукты: чистая маржа переработки существенно ниже субсидий (см. «Чистая маржа нефтепереработки... до модернизации»).

Для оценки изменений экономики нефтепереработки в результате модернизации допустим, что экспортная пошлина отменена, а заводы придерживаются прежней практики («прибрежный» НПЗ все продает за рубеж, а «континентальный» сохраняет ориентацию на внутренний рынок, экспортируя преимущественно сырье для последующих переделов — нафту и ВГО).

Оказывается, что после модернизации оба типа заводов становятся прибыльными без использования субсидий. Правда, чистая маржа «прибрежного» НПЗ будет несколько хуже, чем у «континентального» — \$3,5/барр против \$5,7/барр. Но что еще более важно, маржа обоих предприятий превышает маржу аналогичного НПЗ, если его разместить в порту Роттердам — «европейского» модельного НПЗ (см. «Чистая маржа переработки... после модернизации»).

Действительно, из-за фактора «Логистика» маржа российского «прибрежного» НПЗ теряет по сравнению с «европейским» порядка \$2/барр. Однако относительно низкие операционные затраты российского НПЗ позволяют получать более высокую маржу, невзирая на худшую логистику.

Приведенные оценки можно считать консервативными. Если учесть эффект прошлогодней девальвации российского рубля, то разница между маржой модернизированного модельного НПЗ (как «прибрежного», так и «континентального») и маржой «европейского» модельного НПЗ в долларовом выражении заметно увеличится, поскольку операционные и отчасти логистические затраты российского НПЗ являются рублевыми.

Что касается модельного «континентального» НПЗ, то здесь следует оговориться, что на практике не все «континентальные» модернизированные предприятия смогут разместить на внутреннем рынке свои качественные светлые нефтепродукты. Однако, как показывают наши расчеты, и в этом случае заводы остаются прибыльными. Так при экспорте всего дизельного топлива через порт Приморск (трубопроводные поставки) чистая маржа в прежних сценарных условиях составит \$2,6/барр, а при экспорте через порт Вентспилс (железнодорожные поставки) — \$2,3/барр. Таким образом, приходится признать неверными распространенные представления не только о заведомой бесперспективности экспортно-ориентированной переработки нефти, но и об убыточности НПЗ, ориентированных на экспорт «хвостов» — превосходящих потребности внутреннего рынка РФ объемов нефтепродуктов.

Важная деталь — маржа «континентального» НПЗ, ориентированного на экспорт дизельного топлива, опустилась ниже уровня маржи «прибрежного» аналога. Это отчетливо свидетельствует о важности фактора «Логистика» в формировании маржи нефтепереработки и одновременно заставляет размышлять о путях снижения его негативного влияния на этот показатель.

## Цена вопроса

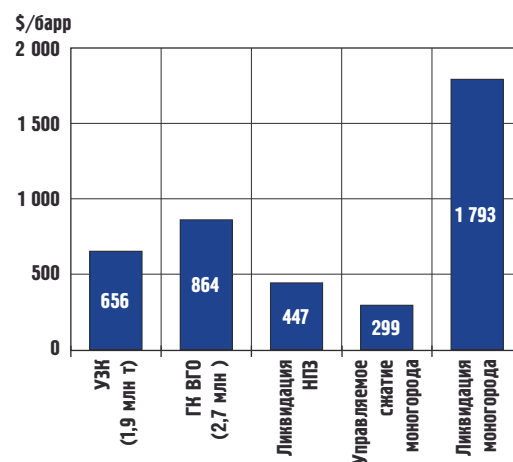
Как мы выяснили, модернизация производства способна сделать прибыльной переработку нефти после прекращения государственного субсидирования как на экспортно-ориентированном НПЗ, так и на предприятии, вывозящем из страны «хвосты». Но выгодна ли такая модернизация экономике России? Не отдельным хозяйствующим субъектам, а населению, бизнесу и государству, как единому целому. Для ответа на этот вопрос был проведен анализ окупаемости проектов модернизации с учетом всех издержек, которые понесла бы в связи с этим российская экономика.

Для этого было рассмотрено две альтернативы закрытию НПЗ. Первая — модернизация без остановки производства. При таком варианте стимулирование бизнеса к модернизации НПЗ осуществляется посредством временного сохранения пошлинной субсидии (предполагается, что сам механизм субсидирования будет усовершенствован). Вторая альтернатива — модернизация в условиях временной консервации НПЗ. В этом варианте предполагается, что пошлины отменяются, а инвесторы получают поддержку от государства в форме субсидирования ставок по кредитам, снижения в будущем налога на прибыль и т.п.

При оценке уровня капитальных затрат, связанных с модернизацией либо закрытием НПЗ, важно принять во внимание, что предприятие может быть градообразующим. Если это так, то его закрытие влечет ликвидацию моногорода, а консервация — «управляемое сжатие» города. В первом случае экономика РФ несет затраты не только на ликвидацию НПЗ, но и на ликвидацию моногорода. Во втором — на модернизацию модельного НПЗ (включая строительство установок гидрокрекинга ВГО и замедленного коксования) и на «управляемое сжатие» города (см. «Капитальные затраты...»).

Поскольку оценка перспектив окупаемости проектов выполняется не для бизнеса, а для экономики в целом, в качестве став-

## КАПИТАЛЬНЫЕ ЗАТРАТЫ, СВЯЗАННЫЕ С МОДЕРНИЗАЦИЕЙ ИЛИ ЗАКРЫТИЕМ МОДЕЛЬНОГО НПЗ



Источник: ИГ «Петромаркет»

ки дисконтирования должна использоваться величина, которая отражает реальную стоимость де-

**Та часть технологически отсталых НПЗ, которая имеет выраженную экспортную ориентацию, получила «черную метку». Отраслевые эксперты и чиновники пришли к выводу, что модернизировать такие производства бесполезно**

нег в экономике, а не приемлемую для бизнеса ставку дисконтирования. Мы использовали среднее значение месячных разниц в период с 2004-го по 2013 г. между средневзвешенной номи-

**Российские НПЗ вполне способны путем модернизации производства обрести конкурентоспособность даже в условиях логистического отставания**

нальной ставкой по рублевым кредитам нефинансовым организациям сроком до одного года (данные ЦБ РФ) и индексом потребительских цен (данные ФСГС РФ) через двенадцать месяцев.

В расчетах предполагалось, что на модернизацию НПЗ понадобится пять лет, на закрытие завода — один год, а на ликвида-



## Сроки окупаемости инвестиций в модернизацию модельного НПЗ

	Градообразующее предприятие		Неградообразующее предприятие	
	I вариант	II вариант	I вариант	II вариант
«Прибрежный» НПЗ	4 лет	0 лет	15 лет	5 лет
«Континентальный» НПЗ				
Ориентированный на внутренний рынок	0 лет	0 лет	6 лет	3 лет
Ориентированный на экспорт ДТ через порт Приморск	7 лет	0 лет	не окупится	7 лет
Ориентированный на экспорт ДТ через порт Вентспилс	9 лет	0 лет	не окупится	8 лет

Источник: ИГ «Петромаркет»

цию и «управляемое сжатие» моногорода — три года. Ожидаемый срок службы всех установок НПЗ после модернизации — 20 лет.

### Сокращение логистических и операционных затрат делает модернизацию убыточных НПЗ выгодной для экономики страны — где бы территориально они не находились

По результатам проведенного анализа оказалось, что модернизация «прибрежного» НПЗ окупается вне зависимости от того, какая из альтернатив стимулирования бизнеса используется, является НПЗ градообразующим

### Модернизация «континентального» НПЗ, ориентированного на внутренний рынок, окупается — и при этом довольно быстро — во всех рассмотренных случаях

или нет. При этом вариант одномоментной отмены экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты и стимулирования бизнеса к

### Тот факт, что модернизация «прибрежного» НПЗ окупается во всех рассмотренных вариантах, означает, что идея «перекрыть кислород» таким предприятиям порочна

модернизации через субсидирования ставок по кредитам, снижения в будущем налога на прибыль и т.п. является более выгодным для экономики страны. Также более выгодной для экономики страны является модернизация градообразующего пред-

приятия (см. «Сроки окупаемости инвестиций...»).

Результаты расчетов показали, что модернизация и «континентального» НПЗ, ориентированного на внутренний рынок, окупается — и при этом довольно быстро — во всех рассмотренных случаях. В то же время модернизация неградообразующего «континентального» НПЗ, ориентированного на экспорт всего дизельного топлива, не окупается в случае стимулирования бизнеса к модернизации через временное сохранение пошлинной субсидии.

Результаты модельных расчетов позволяют сделать несколько важных выводов.

Во-первых, тот факт, что модернизация «прибрежного» НПЗ окупается во всех рассмотренных вариантах, означает, что идея «перекрыть кислород» таким предприятиям порочна. Напротив, их полезно сохранить, простимулировав преодоление технологической отсталости. Если никаких стимулирующих мер не оказывать, или, более того, вводить «антистимуль» модернизации, высок риск закрытия этих производств. К примеру, если обнулить экспортные пошлины на нефть и нефтепродукты, то реальная IRR инвестиций в модернизацию для бизнеса опустится до 13% при минимально приемлемом уровне 15% для НПЗ ВИНК и 20% для независимых НПЗ. Это означает, что модернизация не состоится, предприятия придется закрывать, а экономика страны от этого только проигрывает.

Во-вторых, модернизация модельного НПЗ в ряде рассмотренных выше случаев не окупается при ее стимулировании через временное сохранение пошлинной субсидии. Поэтому такой способ стимулирования не может рассматриваться в качестве универ-

сального. Но вне зависимости от этого использование «непошлинных» инструментов стимулирования модернизации НПЗ оказывается более предпочтительным вариантом с точки зрения скорости окупаемости инвестиций.

Более того, в условиях низких цен на нефть этот вариант стимулирования может оказаться не только более предпочтительным, но и единственно возможным. Поскольку размер нефтяной природной ренты, доступной для субсидирования нефтепереработки, падает вместе с ценами на нефть, ресурсы пошлинного стимулирования бизнеса к модернизации НПЗ существенно снижаются.

### Резервы снижения операционных затрат

Хотя российскую нефтепереработку и отличают от европейской сравнительно низкие операционные затраты, большим минусом отечественных производств остаются относительно низкая производительность труда и чрезмерная энергоемкость.

В этом убеждает сопоставление доступных нам показателей индексов Solomon, характеризующих производительность труда и энергоемкость производства на некоторых российских и европейских НПЗ. Поскольку эти данные носят непубличный характер, здесь можно привести только результаты их анализа. Применительно к модельному модернизируемому НПЗ эти результаты позволяют оценить потенциал снижения трудоемкости и энергоемкости в 4,3 и 1,5 раза соответственно. А это позволило бы снизить операционные затраты на \$1/барр и получить эквивалентный рост маржи этого НПЗ на всех рассмотренных выше площадках.

Проведенные нами расчеты дают основания утверждать, что оптимизация факторов «Логистика» и «ОРЕХ» создает серьезные предпосылки для проведения безубыточной, с точки зрения интересов экономики, модернизации всех крупных и средних российских НПЗ — какой бы из вариантов стимулирования владельцев этих предприятий ни выбирался.

При этом оптимизацией фактора «Логистика» должны озаботиться главным образом государство и контролируемые им транспортные компании — РЖД и «Транснефть», а оптимизацией фактора «ОРЕХ» — собственники НПЗ.

Справедливости ради нужно отметить, что государство спо-

собно создавать как стимулы, так и антистимулы оптимизации операционных затрат. В частности, если бы не высокие прибыли нефтепереработки, которые долгое время поддерживались пошлинными субсидиями, владельцы предприятий вряд ли позволили бы себе роскошь держать избыточный штат сотрудников и не волноваться по поводу чрезмерной энергоемкости производства.

Проблема повышения производительности труда дополнительно отягощается еще и тем обстоятельством, что под давлением государства, требующего от предпринимателей социальной ответственности, владельцы российских заводов даже в тех случаях, когда они были бы не прочь сократить

персонал, не рискуют этого делать. Чтобы стимулировать сокращение операционных затрат, государству

### **Использование «непошлинных» инструментов стимулирования модернизации НПЗ оказывается более предпочтительным вариантом с точки зрения скорости окупаемости инвестиций**

следовало бы двигаться в направлении постепенного обнуления пошлинной субсидии, а также облегчить социальную нагрузку на бизнес путем разработки и реализации совместных программ переобучения и трудоустройства увольняемых работников.

## **ЭКОНОМИЯ НА ТРАНСПОРТЕ**

Как мы уже выяснили, на маржу переработки сильно влияет логистический фактор, который нужно постараться оптимизировать. Такая работа может проводиться в двух направлениях: индивидуальная оптимизация затрат на транспорт для каждого конкретного НПЗ и создание новых логистических возможностей (новых маршрутов, новых транспортных средств, новых тарифных условий) доставки нефти на внутренний рынок и нефтепродуктов на экспорт.

Первая задача является локальной (индивидуальной для каждого предприятия) и в принципе решается логистическими подразделениями компаний-производителей. Вторая задача является глобальной. Решения в этой сфере требуют стратегического взаимодействия нефтяных компаний, владельцев транспортной инфраструктуры (транспортных средств) и, как правило, государства.

Один из примеров такого глобального партнерства — использование танкеров большей грузоподъемности, позволяющее экономить на оплате морского фрахта при экспорте дизельного топлива. По нашим расчетам, увеличение среднего размера партии экспортируемого ДТ с 30 до 40 тыс. т приведет к экономии \$1,5/т перевозимого топлива по маршруту Приморск–Роттердам. При этом маржа нефтепереработки увеличивается на \$0,1/барр.

Сэкономить можно и на ж/д перевозках, оптимизировав транспортные тарифы. Сейчас они сильно разнятся в зависимости от вида груза. Так, при транспортировке каменного угля тарифы в разы меньше, чем при перевозках нефти и нефтепродуктов. Простое сближение железнодорожных тарифов позволило бы уменьшить расходы нефтяников на этот вид транспорта практически наполовину.

Для «континентального» модельного НПЗ благодаря выравниванию железнодорожных тарифов расчетная маржа переработки вырастает с \$5,7 до \$6,4/барр в случае его ориентации на внутренний рынок, с \$2,3 до \$4,3/барр при экспорте ДТ через Вентспилс и с \$2,6 до \$3,3/барр при экспорте ДТ через Приморск.

Перспективным направлением представляется и сокращение логистических издержек российских НПЗ за счет снижения тарифов на прокачку нефтепродуктов по магистральным трубопроводам до уровня, близкого к тарифам на прокачку нефти. Сейчас разница выглядит необоснованно высокой.

Так, в 2014 г. средняя стоимость транспортировки на экспорт тонны нефтепродукта в 2,5 раза превышала аналогичный показатель по сырой нефти. Для сравнения: в США тарифы на транспортировку нефтепродуктов и нефти разнятся значительно меньше — примерно в 1,2 раза.

Если принять американский уровень в качестве разумного бенчмарка, его перенос в российскую практику позволил бы снизить экспортный тариф на транспортировку нефтепродуктов примерно наполовину. А это, в свою очередь, увеличило бы маржу «континентального» НПЗ, экспортирующего ДТ через Приморск, с \$2,6 до \$4/барр.

Для «континентального» НПЗ, ориентированного на экспорт дизтоплива, еще одним гипотетическим вариантом снижения транспортных издержек могло бы стать подключение его к трубопроводу «Дружба», если перепрофилировать последний (или хотя бы одну из его двух ниток) на транспортировку дизтоплива. В этом случае расчетная маржа «континентального» НПЗ выросла бы до \$4,4/барр.

Вариант с переводом трубопровода «Дружба» на транспортировку нефтепродуктов приводится здесь в качестве иллюстративного примера, который позволяет обратить внимание на существующий в России явный избыток трубопроводных мощностей для транспортировки нефти на экспорт, который нужно постараться разумным образом использовать.

Так, в 2014 г. при совокупной пропускной способности российских нефтепроводов в 277,5 млн т/г (с трубопроводом КТК — 313,5 млн т) их профицит составлял 109,5 млн т нефти в год (с трубопроводом КТК — 140,5 млн т). С тех пор картина не претерпела кардинальных изменений.

## Нет предела совершенству

Масштабная модернизация российской нефтепереработки проводится в соответствии с четырёхсторонними соглашениями

## Простое сближение железнодорожных тарифов позволило бы уменьшить расходы нефтяников на этот вид транспорта практически наполовину

2011 г., в которых закреплены перечень основных проектов и сроки их реализации. Разумеется,

## Большим минусом отечественных производств остаются относительно низкая производительность труда и чрезмерная энергоёмкость

при составлении программ тестировалась экономическая эффективность инвестиций с учетом тех рисков, которые просматривались в тот момент.

## При обнулении экспортных пошлин и сохранении объемов переработки сырья на уровне 2014 г. действующие программы модернизации не позволят обеспечить безубыточную работу 12 из 29 участвовавших в тестировании НПЗ

Долговременного падения цен на нефть пять лет назад никто не

## Существующая программа модернизации российской нефтепереработки не настолько масштабна, как может показаться на первый взгляд, и в целом не оптимальна с точки зрения интересов экономики страны

ожидал. Но планы на будущее строились с оглядкой на неопределенность политики государства в области фискального и антимонопольного регулирования.

## БЕНЕФИЦИАРЫ И ЖЕРТВЫ МОДЕРНИЗАЦИИ

10 предприятий с программой модернизации, близкой к оптимальной: Хабаровский НПЗ, Омский НПЗ, Комсомольский НПЗ, Ачинский НПЗ, «Ярославнефтеоргсинтез», ТАНЕКО, Нижнекамский НПЗ (ТАИФ-НК), Туапсинский НПЗ, «Пермнефтеоргсинтез», «Волгограднефтепереработка».

12 предприятий, остающихся убыточными после реализации запланированной программы модернизации: Ильский НПЗ, «Киришинефтеоргсинтез», «Краснодарэконефть», Новошахтинский НПЗ, группа самарских НПЗ, Усинский НПЗ, Марийский НПЗ, «Орскнефтеоргсинтез», Рязанский НПЗ, Саратовский НПЗ, «Ухтанефтепереработка», Яйский НПЗ.

Не было понятно, насколько радикально настроено государство, но оформившаяся к тому времени концепция непреодолимой убыточности экспортно ориентированных НПЗ стала для инвесторов сигналом, который они не могли проигнорировать. Заяви тогда государство о намерении поддержать преобразование отсталых НПЗ в современные предприятия, программы модернизации могли бы приобрести иной вид.

Как бы то ни было, нынешние программы модернизации определяют целевую конфигурацию каждого НПЗ — оптимальную с точки зрения бизнеса в существующих условиях. Но насколько такие конфигурации оптимальны в целом для экономики страны?

Для ответа на этот вопрос мы провели тест, основанный на сравнении маржи переработки каждого из основных российских НПЗ после запланированной модернизации с маржой переработки модельного модернизированного НПЗ, расположенного на той же площадке в ценовых и логистических условиях 2014 г.

Расчетное значение маржи реального модернизированного НПЗ интерпретировалось как уровень, на который завод может вывести действующая программа модернизации, а расчетное значение маржи модельного модернизированного НПЗ — как потенциально достижимый уровень.

Расчеты показали, что при обнулении экспортных пошлин и сохранении объемов переработки сырья на уровне 2014 г. действующие программы модернизации не позволят обеспечить без-

убыточную работу 12 из 29 участвовавших в тестировании НПЗ. Способны вывести маржу переработки на уровень выше потенциально достижимого лишь 10 предприятий (см. «Бенефициары и жертвы модернизации»).

Выходит, существующая программа модернизации российской нефтепереработки не настолько масштабна, как может показаться на первый взгляд, и в целом не оптимальна с точки зрения интересов экономики страны. Ситуацию еще не поздно выправить. Но для этого необходимо, чтобы государство пошло на создание системы экономических стимулов, на изменение среды, в которой функционирует нефтеперерабатывающая промышленность России.

Концептуальной основой таких изменений могли бы стать сформулированные выше предложения, которые затрагивают различные аспекты воздействия государства на отрасль, включая таможенно-тарифное регулирование рынков нефти и нефтепродуктов, регулирование тарифов на транспортировку нефти и нефтепродуктов по магистральным транспортным системам, создание новых маршрутов транспортировки нефти и нефтепродуктов, предоставление бизнесу в сфере нефтепереработки разумных льгот и т.д.

Можно ожидать, что разумные стимулы способны повлиять на рационализацию планов модернизации НПЗ — по крайней мере, тех из них, у которых технологическая схема переработки нефти еще не приобрела законченный вид и оставляет какие-то возможности для оптимизации. 