

УДК. 338.332: 330.101.541

**МОДЕРНИЗАЦИЯ НЕФТЕПЕРЕРАБОТКИ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ****MODERNIZATION OF THE REFINING SECTOR AS A FACTOR IN INCREASING
THE ECONOMIC SECURITY OF RUSSIA**

©Гуреева М. А.

канд. техн. наук

Российский новый университет

г. Москва, Россия

vikov1956@mail.ru

©Gureyeva M.

PhD

Russian new University

Moscow, Russia

vikov1956@mail.ru

Аннотация. В статье показано, что сегмент российской нефтепереработки продолжает находиться на стадии интенсивного развития. Оно сопровождается ростом объемов переработки и увеличением инвестиций в модернизацию отрасли на фоне ухудшения внешней ценовой конъюнктуры. Увеличение ставок экспортных пошлин на темные нефтепродукты до уровня нефтяных на фоне низкой глубины переработки создает существенные риски для дальнейшего развития отрасли.

Длительный инвестиционный цикл большинства модернизируемых нефтеперерабатывающих заводов не позволяет быстро улучшить показатели выхода по светлым нефтепродуктам.

Принятие налоговых решений в отрасли требует системного подхода к созданию рабочих групп с привлечением представителей заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и отраслевых экспертов. Принятие необоснованных решений может оказать негативное воздействие как на отрасль, так и на доходы Федерального бюджета.

Abstract. The article shows that the Russian oil refining segment continues to be on the stage of intensive development. It is accompanied by increased recycling and increased investment in the modernization of industries against the backdrop of deteriorating external price cereal situation. The increase in export taxes on dark oil products to the level of oil against a background of low processing depth creates significant risks for further development of the industry.

Long investment cycle most modernized refineries do not allows you to quickly improve entry rates for light petroleum products.

The adoption of tax solutions industry requires a systematic approach to the establishment of working groups involving representatives of interested federal executive authorities and industry experts. Adoption of unfounded decisions could have a negative impact both on the industry and on the revenues of the federal budget.

Ключевые слова: нефтепереработка, ценовая конъюнктура, налоговая нагрузка, емкость рынка, экономическая безопасность, энергетическая безопасность.

Keywords: oil refining, pricing, tax burden, reviving the market capacity, economic security, energy security.

Выполнение стратегических задач, поставленных в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 года, подразумевает переход на инновационный тип развития. Формирование инновационной экономики означает превращение интеллекта, творческого потенциала человека в ведущий фактор экономического роста и национальной конкурентоспособности.

Для устойчивого роста экономики, повышения качества жизни населения страны необходимо максимально эффективное использование природных энергетических ресурсов и потенциала энергетического сектора. Проблема обеспечения энергетической безопасности подразумевает бесперебойное энергоснабжение за счет собственных ресурсов, снижение энергоемкости производства, повышение эффективности использования энергоресурсов [1, 2].

В России тема энергоэффективности только в последние годы приобрела общегосударственную значимость. Предпринимаются определенные шаги в направлении решения существующих проблем, связанных с высокой энергоемкостью национальной экономики.

В топливно-энергетическом секторе производится 1/4 часть ВВП; на нее приходится 1/3 промышленного производства. Энергетика дает половину налоговых поступлений, хотя в ней занято всего 4% работающих [3].

Из-за устаревших технологий нефтедобычи, при которых в геологических пластах нижних структурных этажей остаются десятки миллионов тонн нефти, Россия ежегодно теряет миллиарды долларов. Падающая энергетика может остановить экономический рост, погубить все социальные и экономические преобразования, национальные проекты и создать реальную угрозу безопасности страны. Нам придется перейти от стратегии развития к стратегии выживания, а энергетика из двигателя экономики превратится в ее тормоз.

На сегодняшний день в России действуют 50 заводов, включая 23 крупных нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) в структуре вертикально-интегрированных нефтяных компаний (ВИНК), восемь независимых НПЗ с объемом переработки более 1 млн. тонн в год, а также 15 заводов с объемом переработки менее 1 млн. тонн в год. Объем переработки в 2013 году достиг 275,2 млн. тонн со средневзвешенным уровнем загрузки по России 92,9% и глубиной переработки — 72%. В 2013 году было экспортировано порядка 70 млн. тонн мазута и вакуумного газойля (примерно 75% от объема его производства), 35,5 млн. тонн дизельного топлива (около 50% от уровня его производства), а также более 10 млн. тонн нефти и автомобильного бензина.

На внутреннем рынке ключевыми потребителями бензина и дизельного топлива являются Центральный, Приволжский, Северный и Северо-Западный федеральные округа с высоким уровнем автомобилизации. При этом мазут, доля которого на внутреннем рынке составляет менее 30% от общего объема производства, в основном потребляют Северо-Западный, Южный и Дальневосточный федеральные округа, являющиеся портовыми регионами.

Помимо внешней конъюнктуры и динамики спроса на нефтепродукты внутри России, ключевым фактором, влияющим на развитие российской нефтепереработки на современном этапе, стала налоговая политика государства.

С 2008 года начали проводиться изменения в нормативно-правовых актах России с целью осуществления нефтяными компаниями масштабной поэтапной реконструкции нефтеперерабатывающих заводов. В частности, Постановлением Правительства РФ №118 от 28 февраля 2008 года был введен в действие Технический регламент «О требованиях к автомобильному, авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту», который установил ограничения по качеству нефтепродуктов и сроки перехода на топливо более высокого качества.

На основании Технического регламента с 1 января 2013 года в России из оборота выведено топливо экологического класса 2, с 1 января 2015 года планируется вывести

топливо класса 3, а еще через год — класса 4 (по аналогии с классами Евро, принятыми в Евросоюзе).

Помимо этого, в 2011 году дополнительным стимулом развития сегмента стала государственная программа по модернизации нефтеперерабатывающих мощностей и вводу мощностей вторичной переработки нефти к 2020 году. В ходе выполнения Программы предполагается реконструкция и строительство 124 установок вторичных процессов на НПЗ в течение четырех–пяти лет (включая три последовательных этапа проектных работ, мероприятий по закупке технологического оборудования в основном с длительными сроками изготовления, строительно–монтажных и пусконаладочных работ, заявленных в четырехсторонних соглашениях между ФАС России, Ростехнадзором, Росстандартом и ВИНК).

На этом фоне важнейшим фактором, стимулирующим инвестиционную активность в сегменте нефтепереработки, остается система налогообложения: дифференциация объемов фискальных изъятий в зависимости от видов и классов выпускаемых нефтепродуктов позволяет сделать затраты на модернизацию экономически оправданными.

При этом крайне важным является рассмотрение вопроса рационального использования нефти, которое включает в себя целый ряд ключевых элементов, таких как бюджетная выгода, социально–экономическая эффективность, обеспечение энергетической и экономической безопасности.

В рамках действующей конфигурации налоговой системы в нефтегазовом секторе России (основные фискальные изъятия производятся от валовой выручки, а не от чистой прибыли), наличие более низких ставок по экспортным пошлинам на нефтепродукты по сравнению со ставками пошлин на нефть делают для бюджета более привлекательным экспорт сырья, а не продуктов переработки.

С точки зрения экономической выгоды, средняя экспортная корзина российских ВИНК также оставляет желать лучшего, что является объективным отражением стабильно низкой глубины переработки в России. Достаточно сказать, что мазут, который долгие годы является одним из основных экспортных товаров, торгуется с существенным дисконтом к котировкам сырой нефти.

Отсутствие принципиальных качественных изменений в сегменте российской нефтепереработки усугубляется высокой налоговой нагрузкой в сегменте нефтедобычи, которая вследствие объективных горно-геологических условий становится все более затратной. Достаточно сказать, что каждый дополнительный доллар прироста цены нефти свыше уровня 25 долларов США за баррель приносит самим нефтедобывающим компаниям лишь 18 центов.

При этом общая величина изъятий из выручки в добывающем сегменте российских компаний существенно превышает аналогичную величину (без учета проектов СРП и льгот) изъятий из выручки ведущих мировых нефтегазовых компаний (более 70% против 37%). Обеспечение условий для поддержания и прироста добычи невозможно без взвешенной фискальной политики и снижения налогового давления.

За последние 10 лет рост перерабатывающих мощностей опережал темпы роста добычи, которые на фоне ухудшения качества ресурсной базы и ограниченных возможностей в области привлечения инвестиций в геологоразведку постепенно замедлялись.

Все эти процессы ускорили введение октябре 2011 года новой налоговой системы, известной как «60–66» или «60–66–90–100» (Постановление Правительства РФ №719 от 26 августа 2011 года), 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.

Постановлением Правительства РФ на ежемесячной основе, с текущих 66% до 65%

от нефтяной таможенной пошлины в течение 2014 года, до 63% в течение 2015 года и до 61% с начала 2016 года.

Основным лейтмотивом перехода к системе «60–66–90–100» и далее к «55–61–90–100» в сегменте переработки было сокращение субсидирования со стороны добычи, а также постепенная дифференциация пошлин на темные и светлые нефтепродукты (рост ставок экспортных пошлин для темных и их снижение для светлых нефтепродуктов). Конечной целью (без учета положительного эффекта для добывающего сегмента) должно было стать сокращение прибыльности производства темных нефтепродуктов (с частичным закрытием неэффективных мощностей) наряду с увеличением глубины переработки на оставшихся заводах.

Несмотря на то что рост пошлины на темные нефтепродукты до 66% от пошлины на нефть существенно снизил привлекательность экспорта мазута примерно на 90 долларов США за тонну по сравнению со ставкой 46,7% и на 125 долларов США за тонну при ставке 39% от пошлины на нефть, заводам по-прежнему было выгодно перерабатывать нефть по простой схеме за счет сохраняющихся высоких доходов от продажи светлых нефтепродуктов.

Наличие межсегментного кросс-субсидирования является одним из ключевых условий рентабельной работы значительной части предприятий российской нефтеперерабатывающей отрасли.

Относительно небольшая величина налоговых платежей (в сравнении с добывающим сегментом) для средней корзины нефтепродуктов приводит к тому, что маржа переработки в России находится в настоящее время на достаточно высоком уровне (около 7 долларов США за баррель), даже несмотря на сохраняющуюся низкую глубину переработки. Такая величина превышает уровень данного показателя для европейских НПЗ, перерабатывающих в том числе аналогичный сорт нефти.

В тоже время при сравнении экономики российских и европейских НПЗ (большинство из которых являются менее доходными, чем средние российские НПЗ) необходимо учитывать более высокую технологическую сложность европейских заводов, глубина переработки которых составляет порядка 85% при 72% в России.

Ценообразование на внутреннем рынке нефтепродуктов во многом схоже с принципами установления цены на нефть внутри России, хотя факторов, влияющих на конечную стоимость бензина или дизеля, гораздо больше. В последние три года мы наблюдаем активность ВИНК в области инвестирования в сегмент переработки.

До 2011 года доля инвестиций в нефтепереработку от общеотраслевых капитальных вложений составляла около 20%, а в 2013 году она увеличилась до 24%. Побудительным мотивом роста инвестиций в переработку стало четырехстороннее соглашение 2011 года между ФАС, Ростехнадзором, Росстандартом и нефтяными компаниями, согласно которому определяется цель по строительству или модернизации 124 установок, а также начатые налоговые изменения.

Для проекта строительства установки гидрокрекинга мощностью 2 млн. тонн в год размер капитальных затрат был принят на уровне 800 млн. долларов США. Выход нефтепродуктов составляет 50% по дизельному топливу, 10% — по керосину, 10% — по мазуту, 30% — по прочим нефтепродуктам. Согласно нашим расчетам, чистый приведенный доход (ЧПД) данного проекта составляет порядка 1128 млн. долларов США (при внутренней норме доходности на уровне 31%).

По нашим расчетам, за счет ввода к 2020 году 18 установок гидрокрекинга и 11 установок каталитического крекинга, которые направлены на получение из мазута более ценных продуктов (дизельного топлива и бензина соответственно), выпуск бензина увеличится примерно на 6 млн. тонн, а дизельного топлива — на 21,6 млн. тонн.

С учетом приведенных данных, а также дополнительного влияния на выход НПЗ прочих установок (изомеризации, коксования, висбрекинга, каталитического риформинга),

ожидаемая глубина переработки российских заводов увеличится с текущих 72% до 85% к 2020 году. По предварительным оценкам, структура выхода отечественных НПЗ будет выглядеть следующим образом: бензин — 18%, дизельное топливо — 33%, мазут — 15%, прочее — 34%.

По итогам 2014 года в России было произведено дизельное топливо в объеме 76,89 млн. тонн, что на 7,3% выше показателя 2013 года, при этом на внутренний рынок было отгружено 36,5 млн. тонн (что выше значения 2013 года на 1,3%).

Производство автомобильного бензина выросло на 2,9% — до 38,7 млн. тонн, в том числе объем отгрузки на внутренний рынок — на 3,1% (до 34,4 млн. тонн). За последние 10 лет средние темпы роста потребления бензина в России в размере 3,5% превышали рост спроса на дизельное топливо, который составлял 2,8%.

В период экономического спада в 2008–2009 годах темпы роста легкового автопарка, преимущественно использующего бензин, в России сохранялись, однако среди грузовых транспортных средств (ТС), которые в основном работают на дизельном топливе, данная тенденция не прослеживалась. В «посткризисные» годы динамика численности автопарка легковых транспортных средств в 2–2,5 раза опережала аналогичный показатель грузового транспорта.

Анализ данных по потреблению видов моторного топлива в России в сопоставлении с темпами роста экономики за последние 10 лет показывает наличие значительной взаимосвязи ВВП и спроса на нефтепродукты.

В частности, корреляция между потреблением бензина и индексом ВВП в 2004–2014 годах составляет 96,4%. Аналогичная степень корреляции наблюдается и в отношении потребления дизельного топлива. При этом влияние ВВП на потребление, оцениваемое через коэффициент детерминации, также очень существенно: R^2 для бензина составляет 93%, R^2 для дизельного топлива находится на уровне 94%.

Принимая во внимание выявленный высокий уровень зависимости потребления топлива от ВВП, прогноз роста спроса на дизельное топливо и автомобильный бензин основывается на прогнозе роста ВВП в 2014–2018 годах. Для прогноза были использованы оценки Министерства экономического развития РФ («базовый сценарий» с учетом корректировки в декабре 2013 года).

Согласно расчетам, в течение ближайших семи лет среднегодовой рост спроса на дизельное топливо будет составлять 0,8%, на автомобильный бензин — около 0,6% при прогнозируемом росте ВВП в среднем на уровне 1,1%.

Отставание темпов потребления нефтепродуктов от темпов роста ВВП выглядит логичным на фоне обновления автопарка и роста топливной эффективности. Согласно нашим оценкам, к 2020 году потребление бензина и дизельного топлива в России составит 37,6 млн. тонн и 40,7 млн. тонн в год соответственно.

Таким образом, с учетом планируемых к вводу установок вторичных процессов и ожидаемого прироста спроса внутреннего рынка экспортное предложение по дизельному топливу вырастет с 34 млн. тонн до 49 млн. тонн, а профицит по автомобильному бензину достигнет 10 млн. тонн. Отметим, что в настоящее время порядка 80% экспорта дизельного топлива из России приходится на страны Европы, куда в 2013 году было поставлено порядка 30 млн. тонн.

Для более точной оценки экономических последствий проведения модернизации все российские НПЗ были разделены на три группы:

Группа 1 — заводы с высокой глубиной переработки и/или выгодным географическим положением; суммарный выпуск — порядка 101 млн. тонн в 2013 году.

Группа 2 — заводы с высокой глубиной переработки и невыгодным географическим положением, предприятия с уровнем глубины переработки, близким к среднему по России, а также заводы с низкой глубиной переработки и выгодным географическим положением; суммарный выпуск — порядка 113 млн. тонн в 2013 году.

Группа 3 — заводы с высокой долей выхода мазута в структуре выпуска (более 30%) или с относительно невыгодным географическим положением; суммарный выпуск порядка 61 млн. тонн в 2013 году.

Вариант 1. Переход к налоговым условиям 2016 года в виде снижения экспортной пошлины на нефть и дизельное топливо при проведении запланированной модернизации приводит к значительному росту маржи переработки.

Таким образом, после проведения модернизации заводы Группы 1 будут получать маржу в размере около 14 долларов США за баррель. Аналогичный показатель для заводов Групп 2 и 3 составляет 10 долларов США за баррель и 3 доллара США за баррель соответственно.

Вариант 2. При выравнивании пошлин на мазут и сырую нефть в условиях завершенной модернизации прибыльность заводов Групп 1 и 2 превышает текущую (на 1–2 доллара США за баррель), так как (на примере Группы 1) положительный эффект от модернизации (порядка 6 долларов США за баррель) компенсирует потери от повышения пошлины на мазут в размере 4,5 доллара США за баррель. Тем не менее для НПЗ Группы 3 складывается критическая ситуация – убыток на баррель переработки составляет примерно 6 долларов США.

Вариант 3. Рассматривая последний вариант, мы анализируем влияние сокращения субсидирования со стороны сегмента разведки и добычи за счет снижения ставки экспортной пошлины на нефть с 59% до 55%, а также воздействие ставки пошлины на мазут при ее росте до 100% в условиях существующей конфигурации заводов. Согласно расчетам, налоговые изменения (при условии принятия их в настоящее время) приведут к закрытию производства на предприятиях Групп 2 и 3, суммарная переработка которых составила 177 млн. тонн в 2013 году или 64% от суммарных объемов переработки в России. При этом у лучших на данный момент заводов Группы 1 маржа переработки составит около 1,5 доллара США за баррель, что сопоставимо с текущим показателем для европейских заводов.

Результаты расчетов подчеркивают необходимость скорейшего завершения модернизации российских заводов, а также важность субсидирования для нефтеперерабатывающего сегмента. При существующей конфигурации заводов налоговая политика в отношении мазута, на долю которого приходится порядка 30% выпуска нефтепродуктов в России, имеет решающее значение для экономики переработки: потери от роста пошлины составляют около 7 долларов США за баррель.

В качестве стартовых условий, в рамках которых проводился анализ чувствительности НПЗ трех групп, был принят вариант 2, учитывающий проведение всей запланированной модернизации, а также налоговые условия, закрепленные в настоящее время на законодательном уровне.

Согласно расчетам, заводы, имеющие глубину переработки на уровне 85% (Группа 1 после модернизации), еще остаются прибыльными при цене на нефть, составляющей 60 долларов США за баррель, при условии повышения ставки экспортной пошлины на мазут до 100%. Дальнейшее снижение цен приведет к убыткам, которые будут нести наиболее развитые российские переработчики.

Выход темных нефтепродуктов по целому ряду НПЗ Группы 3 останется высоким. Вследствие этого при ценах на нефть порядка 110 долларов США за баррель повышение ставки пошлины на мазут с 66% до 100% от нефтяной опустит маржу переработки до уровня ниже нулевой отметки.

При нынешнем ходе и темпах модернизации отечественных НПЗ глубина переработки нефти в России может увеличиться с 72% до 85% в 2020 году. При этом из-за более высоких показателей чистого приведенного дохода в текущей налоговой конфигурации (ввиду сохраняющегося спреда между экспортными пошлинами на бензин и дизель) строительство установок гидрокрекинга является более выгодным по сравнению с сооружением установок каталитического крекинга. В результате основным дополнительным продуктом, который будут выпускать российские НПЗ, станет дизельное топливо.

По нашим оценкам, предложение этого нефтепродукта к 2020 году может вырасти примерно на 23 млн. тонн при прогнозном росте внутреннего потребления на 7,4 млн. тонн. Ситуация с производством автомобильного бензина также выглядит достаточно благоприятной, хотя и не столь значительной, как в случае с дизельным топливом. При прогнозируемом росте потребления на 6 млн. тонн ожидаемый объем производства может составить 11,5 млн. тонн.

Из-за длительного инвестиционного цикла большинство модернизируемых в настоящее время заводов не успели до 1 января 2015 года кардинально улучшить показатели выхода по светлым нефтепродуктам. Причем из-за специфики технологических процессов на НПЗ отказ от выпуска приведет к падению производства светлых нефтепродуктов (включая автомобильный бензин), что может создать предпосылки для возникновения дефицита на внутреннем рынке.

Принятие любых важных налоговых решений требует системного подхода к созданию рабочих групп с привлечением представителей заинтересованных федеральных органов исполнительной власти России, участников рынка, а также отраслевых экспертов и аналитиков. В противном случае волюнтаристский подход может нарушить достигнутое равновесие и оказать негативное воздействие как на отрасль, так и на доходы бюджета России.

Список литературы

1. Гуреева М. А. Экономическая безопасность системы многоуровневого общественного воспроизводства в период глобальных трансформационных процессов: монография. М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2010 335 с.
2. Экономическая безопасность: учебник для вузов / под общ. ред. Л. П. Гончаренко, Ф. В. Акулинина. М.: Издательство Юрайт, 2016. 478 с.
3. Гуреева М. А. Современные тенденции развития топливно-энергетического комплекса и экономическая безопасность России // Сибирская финансовая школа. 2015. №4. С. 6–10.

References:

1. Gureeva M. A. Economic security system of the multilevel social reproduction in the time of global transformation processes: monograph. M.: Publishing trading Corporation Dashkov and co, 2010. 335 p.
2. Economic security: a textbook for universities / L. P. Goncharenko, F. W. Akulinin. M.: Publishing Harvard Business Press, 2016. 478 p.
3. Gureeva M. A. Contemporary trends in the development of fuel and energy complex and the economic security of Russia. Siberian financial school, 2015, no. 4, pp. 6–10.

Работа поступила в редакцию
20.04.2016 г.

Принята к публикации
22.04.2016 г.