

# В ОЖИДАНИИ «ЕВРО-3» УХОДЯЩИЙ ГОД НА РЫНКЕ НЕФТЕПЕРЕРАБОТКИ СИБИРИ ОТМЕЧЕН СНИЖЕНИЕМ ОБЪЕМОВ ПРОИЗВОДСТВА ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА И ТОПОЧНОГО МАЗУТА. ПО СРАВНЕНИЮ С ПРОШЛЫМ ГОДОМ ПАДЕНИЕ В СРЕДНЕМ СОСТАВИЛО 6,5%. ПРИ ЭТОМ НЕФТЕЗАВОДЫ СТАЛИ БОЛЬШЕ ВЫПУСКАТЬ ПОЛЬЗУЮЩЕГОСЯ СПРОСОМ БЕНЗИНА И АВИАКЕРОСИНА. ПЕРЕЛОМНЫМ ДЛЯ МНОГИХ СИБИРСКИХ НПЗ, ПРОГНОЗИРУЮТ АНАЛИТИКИ, МОЖЕТ СТАТЬ УЖЕ НАЧАЛО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА, КОГДА ВЛАСТИ В КАЧЕСТВЕ СТИМУЛА К МОДЕРНИЗАЦИИ ПОТРЕБУЮТ ВЫПУСКАТЬ ТОПЛИВО НЕ НИЖЕ КЛАССА «ЕВРО-3». АНАСТАСИЯ МИТЬКОВСКАЯ

По данным Росстата, за январь — сентябрь текущего года нефтеперерабатывающие предприятия Сибирского федерального округа (СФО) увеличили объемы производства автомобильного бензина и авиационного керосина. Бензина было произведено 5,28 млн т (почти на 4% больше, чем за аналогичный период прошлого года), керосина — 1,8 млн т (рост почти 10%). На этом фоне нефтезаводы существенно сократили выпуск дизельного топлива и топочного мазута. Топлива было произведено 8,08 млн т (спад составил почти 10%), мазута — 6,06 млн т (меньше на 3,04%).

Рост производства бензина и авиакеросина ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов объясняет повышенным спросом на этот вид топлива со стороны корпоративных потребителей (то есть экономики в целом) и частных авто владельцев. Сыграл роль и рост экспорта этих товаров. Снижение производства дизельного топлива и топочного мазута господин Баранов частично связывает с тем, что в минувшем году некоторые перерабатывающие предприятия закрывались на ремонт, вследствие чего продукция было произведено меньше запланированного. «Повлиял на такие показатели и рост цен на продукты нефтепереработки, из-за чего многие потребители были вынуждены начать экономить. Кроме того, сказалось снижение спроса на дизтопливо и топочный мазут со стороны ино-

странных покупателей и относительно комфортный осенне-зимний период в регионах СФО. Последний фактор способствовал тому, что дизтоплива и топочного мазута для обогрева и производства электроэнергии требовалось гораздо меньше», — отметил Дмитрий Баранов. Повлияло на снижение производства дизельного топлива и мазута, по его мнению, и ужесточение экологических норм, а также начатая переработчиками модернизация собственных мощностей для выпуска экологически чистых видов нефтепродуктов.

Процесс модернизации, по оценкам аналитиков, проходил в текущем году средними темпами. Частично обновлены производственные мощности крупнейшие нефтяные компании. В мае текущего года ОАО «Газпром нефть» запустило на Омском НПЗ установку гидроочистки бензинов каталитического крекинга, благодаря чему производство бензинов четвертого и пятого классов за девять месяцев увеличилось более чем в 20 раз, достигнув 1,3 млн т. Всего за этот период омский нефтезавод переработал 15,78 млн т нефти — это на 2,4% больше показателя прошлого года. Программа модернизации завода рассчитана до 2020 года, по ее окончании глубина переработки нефти вырастет с 85% до 96%.

Компания ЛУКОЙЛ к концу следующего года намерена построить блок изомеризации на Когальском НПЗ для производства топлива «Евро-4»

и «Евро-5». К концу 2014 года аналогичный блок будет построен на Урайском НПЗ. Стоимость модернизации двух НПЗ оценивается в 2,9 млрд руб.

Стимулировать нефтепроизводителей активнее модернизировать свои НПЗ российские власти намерены введением с 1 января 2013 года запрета на производство топлива второго класса («Евро-2»). Согласно техническому регламенту Таможенного союза, нефтепроизводители должны полностью перейти на новый экологический уровень топлива класса «Евро-3». Однако представители Министерства финансов России и Федеральной антимонопольной службы пришли к выводу, что такая мера может грозить России дефицитом бензина, поскольку нефтяники до сих пор не провели модернизацию нефтеперерабатывающих заводов. В результате чего потребуются импорт бензина из соседних стран, в частности из Белоруссии. При этом не избежать роста цен, так как приобретать нефтепродукты придется значительно дороже, чем на внутрисреднем рынке. «По подсчетам Минэнерго, дефицит топлива на внутреннем рынке в случае перехода российских НПЗ на топливо стандарта «Евро-3» с января 2013 года может составить около 0,8 млн т», — отмечает аналитик «Инвесткафе» Юлия Войтович. При этом, подчеркивает эксперт, дефицита бензина на внутреннем рынке РФ можно будет избежать благодаря не только импорту

нефтепродуктов из Белоруссии, но и росту объемов переработки на территории страны.

Однако велика вероятность того, что запрет на оборот топлива второго экологического класса перенесут еще на один год. За отсрочку введения норм техрегламента ратуют Минфин России и ФАС РФ. Предполагается, что за это время нефтяники успеют переоборудовать свои НПЗ. В то же время Минэнерго выступает за сохранение установленных техрегламентом сроков и не желает давать нефтепромышленникам очередную отсрочку.

Отсутствие единого мнения относительно сроков перехода на топливо класса «Евро-3» независимые трейдеры считают неслучайным. «Наши нефтезаводы еще не скоро будут готовы к тому, чтобы перейти на более качественное топливо. Думаю, ни президент, ни правительство не заинтересованы в акциях протеста и забастовках, когда на АЗС не будет достаточного количества бензина. Поэтому сроки нового техрегламента должны перенести», — отметил директор ООО «АЗС-Сервис» Аркадий Михальков. Антимонопольщики же уверены, что стимулировать модернизацию НПЗ можно не только запретом выпуска топлива второго класса, но и с помощью установления акцизов на различные виды топлива. На сегодняшний день разница в акцизах на топливо второго и четвертого класса почти в два раза.

## ФРАКЦИЯ ДВИЖЕНИЯ

Российская нефть укрепляет свои позиции в Европе. Urals вполне может стать эталонным образцом, сохраняя при этом аналогичную сорту Brent стоимость.

Европейский регион является одним из крупнейших потребителей нефти в мире (около 26% от общего уровня мирового импорта нефти). Основными импортерами нефти в Европе являются Германия, Франция и Италия. Сегодня Европа импортирует до 70% от общего объема потребляемой нефти (около 530 млн т), оставшиеся 30% (230 млн т) покрываются в основном за счет добычи в Северном море. Крупнейшими экспортерами в страны Европы являются: страны Ближнего Востока (до 200 млн т в год — около 38% от общеевропейского импорта нефти), Россия (сюда также необходимо включить Казахстан и Азербайджан — около 147 млн т в год, 28% от общеевропейского импорта нефти), страны Африки (до 130 млн т в год — около 24%), а также другие поставщики — оставшиеся 10% (около 53 млн т в год).

Европа является основным потребителем российской нефти, так как именно в Европу направляется 93% всего экспорта нефти из России (Западная Европа плюс страны СНГ). Если говорить еще более точно, то 87% от поставляемой в Европу российской нефти идет в пять стран: Германию, Францию, Испанию, Италию и Великобританию.

Если смотреть на динамику изменения объема экспорта нефти в Европу и страны СНГ, то мы увидим, что начиная с 1994 года объем экспорта российской нефти постоянно растет.

Первоначально это было порядка 90 млн т для стран вне СНГ и порядка 130 млн т для СНГ ежегодно. На текущий же момент уровень экспорта для стран вне СНГ составляет уже порядка 230–240 млн т в год, из которых почти половина объема уходит в Европу.

Почему Европе выгодна российская нефть? Факторов достаточно много. Во-первых, территориальный. Доставить нефть из России достаточно просто: морской порт Приморск является крупнейшим российским нефтеналивным портом в Прибалтике, в непосредственной близости от Европы. Объем нефти, проходящей через данный порт, постоянно растет и в 2011 году превысил 75 млн т, что составило более половины объема транспортируемой в Европу нефти. Во-вторых, стоимость российской нефти. Она в большинстве случаев ниже стоимости нефти сорта Brent, при этом область ее применения гораздо шире.

Еще один фактор, говорящий в пользу российской нефти, — ситуация на Ближнем Востоке. Дестабилизация региона в целом может негативно сказаться на поставках нефти (а лидерами поставки нефти в Европу, как указано выше, являются страны Ближнего Востока), и Европа будет вынуждена либо покупать нефть у других экспортеров, что будет менее выгодно, чем постепенно увеличивать объем поставляемой из России нефти, либо увеличивать объем выработки на собственных месторождениях, что также маловероятно без модернизации текущих месторождений или начала выработки новых. И то и другое требует достаточно высо-

ких затрат, но при этом не сможет полностью покрыть потребность в нефти всего Европейского региона.

Значительную роль в данном вопросе сыграл ввод эмбарго на ввоз нефти из Ирана, так как только в сентябре (15 сентября) большая часть основных европейских стран — потребителей иранской нефти была исключена из списка санкций США, что было достигнуто именно снижением поставок нефти из данного региона. Снижение объема поставок из одного региона неизбежно вызывает повышение объема поставок из другого, и Россия, как никто другой, подходит для данной цели.

Если смотреть на текущую стоимость Urals по отношению к Brent, то можно увидеть определенную взаимосвязь. На день статьи биржевая стоимость фьючерса на Urals составила \$107,5, при этом стоимость аналогичного контракта Brent — \$108. Эти данные подтверждают наличие определенного дисконта в оценке стоимости российской нефти. Однако если представить, что российская нефть будет проходить переработку еще до стадии транспортировки (например, как при использовании запущенного 29 ноября 2011 года завода по переработке нефти ТАНЕКО), в стоимость не будет включаться дисконт, и Urals вполне может стать эталонным образцом, сохраняя при этом аналогичную сорту Brent стоимость.

Сорта нефти — знаковые понятия, известные по всему миру, а не только биржевикам: кто не слышал о таких марках, как Brent или Light Sweet? В России, богатой месторождениями

нефти, на текущий момент добывается два основных сорта нефти: тяжелая Urals и легкая Siberian Light. Но если последняя по своему составу сходна с Brent или WTI (так называемая малосернистая сладкая легкая нефть), то Urals — сорт обособленный. Он схож с другими сортами тяжелой нефти, однако еще более тяжелый из-за содержащегося в нем количества серы. Фактически с начала 2000-х годов Urals является самостоятельным маркерным сортом, какими в свое время стали Brent для рынков Европы или Light Sweet для западного полушария.

С экономической точки зрения ожидать от Европы полного отказа от услуг других экспортеров нельзя, так как это монополизировать российский продукт, что может повлечь за собой увеличение стоимости, которое невыгодно для Европы. Однако можно ожидать, что постепенный прирост объема импорта именно российской нефти в ближайшие три — пять лет составит в среднем 5–10 млн т в год, о чем говорит текущая тенденция: улучшение качества нефти, относительная легкость в транспортировке (невозможность использования супертанкеров компенсируется территориальной близостью), сохранение стоимости, сравнимой со стоимостью сорта Brent, но не превышающей его.

И с политической точки зрения трудности, возникающие на Ближнем Востоке, лишь подталкивают Европу к постепенному отказу от нефти данного региона и более широкому применению именно российской нефти.

Юрий Прокудин, аналитик FX-Invest