

вокубышевский, Сызранский и Ачинский НПЗ) «Роснефть» увеличила объем первичной переработки нефти почти в 4,5 раза. В 2007 году он составил 48,27 млн т, или 47,5% (добыча — 101,68 млн т).

В планах компании — рост объема переработки до 85–90 млн т, так как разработка Ванкорского месторождения, по оценкам экспертов, потребует соответствующего увеличения мощностей на 50 млн т. Полным ходом модернизация идет на Туапсинском НПЗ, мощность которого к 2010 году утроится с 4 до 12 млн т в год, а глубина переработки вырастет с 56 до 95%. Некоторое расширение мощностей и произойдет на Комсомольском, Ачинском и Ангарском НПЗ.

Вторая по величине российская нефтяная компания — ЛУКОЙЛ — озаботилась проблемой модернизации своих нефтеперерабатывающих мощностей чуть ранее. За последние пять лет компания вложила в реконструкцию своих заводов \$5 млрд. И на сегодня объем нефтепереработки ЛУКОЙЛа составляет 54% (52,2 млн т). Основной прирост был достигнут за счет модернизации Нижегородского НПЗ. В эксплуатацию были также введены установки модернизации на Волгоградском и Пермском заводах и висбрекинга — в Ухте.

В конце 2007 года ЛУКОЙЛ принял инвестпрограмму на 2008–2017 годы, в течение которых направит еще \$25 млрд на модернизацию своих нефтеперерабатывающих заводов и сбытовой сети. Причем, как заявил первый вице-президент компании Владимир Некрасов, в эту сумму не входят затраты на новые приобретения. Новая программа по нефтепереработке предполагает, что собственные мощности компании к 2017 году достигнут 65 млн т/год, что потребует вложений в них размере \$6,3 млрд. В частности, в 2011 году ЛУКОЙЛ планирует завершить строительство комплекса глубокой переработки (установка каткрекинга) стоимостью \$1 млрд на Нижегородском НПЗ, благодаря которой мощность завода вырастет на 4 млн т/год.

Непростая ситуация складывается в ТНК-ВР: нефтедобыча и нефтепереработка ТНК-ВР перестали расти с 2005 года. Правда, в первую очередь это обусловлено продажей части активов, а не падением производственных показателей компании. В конце 2006 года вице-президента компании Энтони Консидайн объявил, что в течение пяти лет ТНК-ВР намерена инвестировать в нефтепереработку \$1 млрд, включая средства на реконструкцию НПЗ. В результате программы модернизации на Рязанском НПЗ выход светлых нефтепродуктов вырос почти на 10%. А модернизация Саратовского НПЗ позволит в 2008 году увеличить его мощность с 6 до 7 млн т/год.

Инвестициями в нефтепереработку увлеклись и менее крупные нефтяные компании. Так, модернизация «Орскнефтеоргсинтеза» (переработал в 2007 году 4,99 млн т) компанией «Русснефть» к 2010 году позволит повысить глубину переработки с 60 до 92%. В 2009 году «Сургутнефтегаз» заканчивает строительство гидрокрекинга на заводе «Киришинефтеоргсинтез», затем в планах строительство установки каткрекинга и завода «Кириш-2» с полным циклом вторичных процессов (гидрокрекинг, каткрекинг) мощностью 12 млн т/год.

Несмотря на различные подходы к модернизации нефтеперерабатывающей отрасли, эксперты сходятся в одном: это важный шаг в развитии нефтяной отрасли в целом, позволяющий несколько выправить сложившийся за последнее десятилетие перекоп в сторону добывающего сектора и экспорта сырья и продуктов первичной переработки. Однако очевидно, что для реализации этого шага необходимо решить целый комплекс других проблем — начиная от налогового регулирования и заканчивая созданием рынка независимых, конкурентоспособных НПЗ, благодаря которым возможно реальное развитие нефтепереработки. А времени на их решение остается все меньше. ■

**ПОСЛЕ РАСПАДА СССР РОССИЯ ПОЛУЧИЛА САМЫЕ УСТАРЕВШИЕ ПРОИЗВОДСТВА. СЕГОДНЯ ИЗНОШЕННОСТЬ ОБОРУДОВАНИЯ НА РОССИЙСКИХ НПЗ, ПО РАЗНЫМ ОЦЕНКАМ, СОСТАВЛЯЕТ 70–85%, А УРОВЕНЬ ВЫХОДА СВЕТЛЫХ НЕФТЕПРОДУКТОВ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 55–65%**



## ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

# БЕНЗИНОВАЯ ЛИХОРАДКА ЗА ПОСЛЕДНИЕ ТРИ ГОДА ЦЕНА ЗАПРАВКИ ОДНОГО БАКА АВТОМОБИЛЯ В РОССИИ ВЫРОСЛА ПРИМЕРНО ВТРОЕ. ПАРАДОКС, НО В РОССИИ, ЭКСПОРТИРУЮЩЕЙ НЕФТЬ, ПРИ ПОВЫШЕНИИ МИРОВЫХ ЦЕН НА ЭНЕРГОРЕСУРСЫ ДИНАМИКА РОСТА ЦЕН НА БЕНЗИН ВЫШЕ, ЧЕМ В ТЕХ СТРАНАХ, КОТОРЫЕ ИМПОРТИРУЮТ НЕФТЬ И НЕФТЕПРОДУКТЫ, НАПРИМЕР, В США. АРИНА ШАРИПОВА

**НАЛОГОВАЯ СТАВКА** Российская цена на бензин сложносоставная, но определяющей является налоговая ставка НДС, привязанная к мировым ценам, и акциз, ежегодно индексируемый. Налоговая составляющая в конечной цене на бензин в России превышает 50% (НДС+НДС+налог на прибыль+акциз). Существенное влияние на ценообразование оказывает экспортная пошлина на нефть, ставка которой изменяется раз в два месяца.

Последнее повышение экспортной пошлины произошло 1 июня сразу на \$58 — с \$340 до рекордных \$398 за тонну. При таком росте цен, полагает директор департамента стратегического анализа компании ФБК Игорь Николаев, нефтяникам выгоднее, несмотря на высокую вывозную пошлину, экспортировать сырье, а не нефтепродукты.

В результате этой политики на внутреннем рынке ситуация с бензином характеризуется если не как «дефицитная», то как «сдержанное предложение» — уж точно, считает аналитик ФБК. При этом повышение ставки экспортной пошлины неминуемо закладывает в стоимость сырья, поступающего на российские нефтеперерабатывающие мощности, и как следствие — в цену готовой продукции.

«В итоге возросшую ставку вывозной пошлины экспортеры рассматривают как упущенную выгоду и компенсируют за счет повышения цен на внутреннем рынке», — пояснил господин Николаев.

Кстати, настоящий бензиновый кризис, случившийся по причине высокой налоговой составляющей, охватил в начале 2000-х годов Европу. Тогдашние цены (\$25 за баррель) и высокие налоги на топливо (до 70% в конечной цене на бензин) привели к забастовкам нефтеперерабатывающих заводов в Великобритании. ОПЕК тогда указала на то, что ее часть вины за высокие цены на топливо существенно меньше по сравнению с налоговыми системами европейских стран.

Что касается спроса-предложения, то спровоцировать внутренний дефицит могут и последствия сокращения нефтедобычи в России.

**ДЕФИЦИТ НПЗ** Наличие инфраструктурных проблем является второй существенной причиной, оказывающей влияние на рост бензиновых цен. «У нас нехватка НПЗ, способных переработать вдвое меньше того, что добывается, и отсюда высокие транспортные издержки на перевозку сырья, во-вторых, даже действующие НПЗ требуют серьезной мо-

дернизации», — полагает Игорь Николаев. По его словам, модернизация НПЗ, находящихся сейчас даже в относительно приличном состоянии, требуется для полноценного перехода России на новые экологические стандарты в автопроме (с 1 января 2008 года обязательный переход на стандарт Евро-3). Но это автоматически влечет за собой необходимость заправлять баки бензином более высокого качества. «Но если сравнить глубину переработки российского бензина (не более 70% — **ВГ**) с той, которая осуществляется в Европе, это просто смешно», — разводит руками чиновник правительства нефтедобывающей Республики Башкирия.

Большинство действующих заводов производят бензин, пригодный прежде всего для сельскохозяйственной и уборочной техники, а не для современных машин. Похожая проблема и в Татарстане. Но нефтяники из «Татнефти» обратились в 2006 году за поддержкой для строительства современных НПЗ к федеральному правительству. После рассмотрения их заявки правительственная комиссия согласилась на выделение 16,5 млрд руб. из инвестиционного фонда для возведения комплекса нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов (глубокая переработка) в Нижнекамске. Общая стоимость всего проекта — 130 млрд руб. Впрочем, это пока единственный успех в производстве высокооктанового бензина.

**МОНОПОЛЬНОЕ ПРАВО** И наконец, один из самых существенных факторов, влияющих на ценообразование, — это отсутствие в России конкурентного рынка. По данным Федеральной антимонопольной службы (ФАС), в числе причин роста цен на нефтепродукты сразу после роста мировых цен и модернизации НПЗ идет «непрозрачность цепочки перепродавцов нефтепродуктов, отсутствие внутреннего нефтяного рынка и злоупотребления доминирующим положением».

Сейчас, по оценкам экспертов, доля независимых производителей топлива не превышает 15% от рынка. Оставшаяся часть приходится на вертикально-интегрированные компании, занимающиеся добычей, переработкой и реализацией нефти и нефтепродуктов.

Несмотря на новую редакцию закона о конкуренции и ужесточение наказаний за его нарушения, борцам с монополиями ежедневно приходится сталкиваться с картельными сговорами и доминирующим положением компаний.

По Кодексу об административных правонарушениях в случае доказанности вины компании могут быть оштрафованы на сумму от 1 до 15% от выручки компаний на рынке, на котором совершено правонарушение. Изменить ситуацию можно, например, организацией биржевой торговли.

ваны на сумму от 1 до 15% от выручки компаний на рынке, на котором совершено правонарушение. Изменить ситуацию можно, например, организацией биржевой торговли.

**ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ** Больше всего потребителей в этой ситуации волнует вопрос, почему в США, которые в значительной степени импортируют нефть и нефтепродукты, цены на топливо хоть и растут, но гораздо медленнее.

По мнению ректора Российской экономической школы Сергея Гуриева, то, что у импортеров нефти цена бензина должна быть ниже, — это миф. «Нефть — глобальный товар, поэтому рыночная цена нефти почти одинакова во всех странах, так как стоимость транспортировки не так высока», — объясняет он.

Например, помимо монопольного рынка свою долю в высокую бензиновую цену вложил доллар, падение которого требует компенсации.

По словам Сергея Гуриева, рост бензиновых цен догоняет рост доходов среди россиян: «Если бы россияне зарабатывали столько же, сколько американцы, то цена бензина в России была существенно выше, чем в Америке». Иными словами, пока россияне были бедными, цена бензина в России была ниже, чем в Америке, но по мере роста доходов она возросла.

По данным Американской автомобильной ассоциации, годовой прирост в розничной цене на бензин в США составил менее 30%. Сейчас 1 л бензина в США стоит \$1,06.

Но если брать все выше перечисленные факторы, влияющие на рост бензиновых цен в России, то в Штатах ситуация ровно противоположная.

Так, доля налогов в розничной цене на американский бензин не превышает 30%. Глубина переработки достигает 97%, при этом доля высокооктанового бензина доходит до 50%, так как США — страна автолюбителей, и количество автомобилей на одну семью здесь выше, чем в Европе. Так, бензин с формулой RFG (один из стандартов экологической чистоты бензина в крупных городах и густонаселенных территориях), на который в обязательном порядке США перешли в 2000 году, потребляет почти половина рынка.

Примером и подтверждением того, не всякая страна, лидирующая по экспорту нефти, имеет внутри дешевый бензин, является Норвегия, где литр бензина Super Plus стоит выше \$2. В рейтинге государств с самым дорогим бензином Королевство Норвегии на первом месте: высокая доля налогов плюс высокие экологические требования плюс практически полное отсутствие конкуренции на рынке, так как нефть — это собственность государства.

А самый дешевый бензин в Венесуэле, также крупнейшего экспортера нефти, порядка 3 центов. Кстати, новый скачок мировых цен на нефть заставил еще одну нефтяную державу — Иран — ограничить свои аппетиты. Теперь иранцы, владеющие иностранными автомобилями, то есть покупатели более качественного бензина, лишены поддержки государства, которое частично субсидировало заправку их бензобака. ■

**ЕСТЬ ТРИ ПРИЧИНЫ РОСТА ЦЕН НА БЕНЗИН В РОССИИ: НЕСОВЕРШЕНСТВО НАЛОГОВОЙ СИСТЕМЫ, ОТСУТСТВИЕ СОВРЕМЕННОЙ НЕФТЕПЕРЕРАБОТКИ И БЕНЗИНОВАЯ МОНОПОЛИЯ. А США ЭТИ ФАКТОРЫ ОТСУТСТВУЮТ, ПОЭТОМУ БЕНЗИН ОТНОСИТЕЛЬНО ДЕШЕВ**

