

**Тезисы к презентации**  
**Проект ОАО «НК «Роснефть»**  
**Восточная Нефтехимическая Компания (ВНХК) мощностью до 30 млн.**  
**тонн в год по углеводородному сырью**

**Слайд 2. Информация о проекте.**

В соответствии с поручением Президента РФ по вопросу обеспечения нефтепродуктами регионов Дальнего Востока в Компании был проработан вариант увеличения мощности проекта ВНХК с 10 до 30 млн. тонн в год по углеводородному сырью.

Это - масштабный комплексный проект, создающий новые перспективы для всего Дальнего Востока, и для российской экономики в целом. ВНХК-30 учитывает не только текущие потребности региона в нефтепродуктах и продуктах нефтехимии, но и обеспечивает прогнозируемый рост потребления в Дальневосточном федеральном округе, а также отвечает спросу экспортных рынков азиатско-тихоокеанского региона.

Он позволяет максимально эффективно использовать конъюнктуру рынка и экспортировать конечную продукцию с высоким уровнем добавленной стоимости.

Благодаря тиражированию проекта Туапсинского НПЗ, помимо заметной экономии капитальных затрат и времени на реализацию проекта удастся получить следующие преимущества:

- Гибкость технологий позволяет перерабатывать нефть различного качества (содержание серы 0,8–1,8%) с различных месторождений Компании, а также при необходимости, нефть с моря.

- Гибкость производства дает возможность производить столько качественного автобензина для внутреннего рынка ДФО, сколько необходимо. В периоды пикового спроса ВНХК сможет производить свыше 100 тыс. т автобензина в месяц.

- Поэтапная реализация проекта позволяет обеспечить ввод мощностей по мере роста спроса на рынке. В частности, III очередь проекта планируется реализовать к 2028 году, когда спрос потенциально превзойдет возможности производства на очередях I и II.

### **Слайд 3. Ресурсная база и логистика поставок нефти для проекта ВХК.**

Компания обладает значительной ресурсной базой, логистика для которой позволяет транспортировку нефтяного сырья в восточном направлении. Разведанные запасы огромны и составляют 4,6 млрд.т и позволяют обеспечить долгосрочные поставки нефти в восточном направлении.

Пропускная способность транспортной системы ВСТО, расширение которой предполагается до **80 млн. т/год до Сковородино и 50 млн.т/г. до Козьмино**, должна обеспечить все потребности строящегося комплекса ВХК в сырье, наряду с обеспечением текущих обязательств: поставки нефти на существующие НПЗ, а также обязательств РФ по межправительственным соглашениям по поставкам нефти в КНР.

### **Слайд 4. Добыча нефти с месторождений для поставок на Дальний Восток.**

Запуск в 2016-2019 годах ряда крупных месторождений Ямала и Восточной Сибири (Сузунское, Тагульское, Мессояхская группа, Лодочное, Русское, Юрубчено-Тохомское, Куюмбинское, Среднеботуобинское, участки Томской обл. и др.), а также запуск проектов в настоящее время находящихся в стадии ГРП, позволит обеспечить не только выполнение всех текущих обязательств (поставки на существующие НПЗ и в рамках межправительственного соглашения с КНР), но и загрузку планируемого к строительству ВХК.

В соответствии с прогнозным планом добычи нефти ОАО «НК «Роснефть» способна гарантировать поставку ВХК-30 12 млн. тонн нефти с 2020 года, 24 млн.тонн – с 2028 года.

### **Слайд 5. ДФО является дефицитным регионом по моторным топливам. НК «Роснефть» - основной поставщик моторных топлив в регионе (50% поставок).**

Общий объем рынка моторных топлив в ДФО составил в 2012 г. 6.2 млн.т. Этот объем (согласно статистике) включает следующие продукты:

- автобензин – 1,5 млн.т
- дизельное топливо, вкл. СМТ и печное топливо - 4,7 млн.т

Текущий спрос в ДФО в нефтепродуктах не обеспечивается в полной мере поставками Комсомольского и Хабаровского НПЗ, в сумме не превышающими в настоящий момент 3 млн.т моторных топлив.

Оставшийся объем продуктов поставляется с НПЗ, прежде всего, Сибирского федерального округа. В частности, НК «Роснефть» поставила из СФО 1,6 млн. тонн, или 26% от общего потребления (47% в общем объеме поставки моторных топлив в ДФО из других регионов).

При этом, дополнительные транспортные затраты при перевозке продукции с сибирских НПЗ до ДФО составляют 3 000 руб./т и выше (или свыше 2 руб./литр бензина).

Отметим, что значительную часть потребления моторных топлив ДФО составляет продукт «маловязкое судовое топливо». По нашим оценкам, этот продукт лишь частично потребляется по назначению в качестве судового топлива, рынок которого также растет быстрыми темпами. Остальное реализуется в качестве топлива для наземных транспортных средств. Источником такого продукта являются мини-НПЗ вне региона, а также, предположительно, Хабаровский НПЗ. Продукт не соответствует требованиям Техрегламента и составляет основу «серого» рынка региона.

### **Слайд 6. Реализация проекта ВНК позволит закрыть дефицит моторных топлив на Дальнем Востоке**

К 2020 г. спрос на моторные топлива в ДФО составит свыше 8 млн.т/год, при этом дефицит моторных топлив увеличится до 3.5 млн. т/год, несмотря на масштабную модернизацию Комсомольского и Хабаровского НПЗ. К 2028 году спрос на моторные топлива в ДФО увеличится до 10 млн. т/год и дефицит составит около 5 млн. т/год. Ключевым дефицитным продуктом будет оставаться ДТ (около 75% спроса на моторное топливо в регионе).

Программы модернизации, осуществляемые на Комсомольском и Хабаровском НПЗ позволят заместить текущие поставки контрафактной продукции качественными моторными топливами, но далеко не позволят закрыть существующий дефицит моторных топлив ДФО.

В тоже время потенциал по увеличению выхода дизельного топлива, являющимся ключевым дефицитным моторным топливом в регионе, после выполнения программы модернизации НПЗ отсутствует.

Покрыть дефицит в ДФО даст возможность 1 очередь проекта ВНХК, с учетом роста спроса к 2020 году. В результате ожидается снижение цен на моторные топлива в ДФО.

В случае реализации оптимистического сценария роста спроса в ДФО к 2028 году возможностей 1 очереди может уже не хватать, что потребует реализации еще одной очереди.

### **Слайд 7. Экономике АТР – существенный рост спроса на нефтепродукты и продукцию нефтехимии**

Важно отметить, что растущий дефицит нефтепродуктов в АТР (страны Восточной, Юго-Восточной, Южной Азии, Океании и Австралии) создает уникальную возможность для экспорта российской конечной продукции и позволяет снизить долю экспорта сырья.

В 2012-2025 годах из-за роста автомобилизации таких стран как Китай, Индонезия, Малайзия и Вьетнам спрос на бензин и дизельное топливо вырастет почти на 47%.

При этом рост производства автомобильного топлива увеличится только на 25%. Ожидается, что дефицит по бензину и дизелю возникнет в будущем, поскольку предложение не будет успевать за быстрорастущим спросом в регионе. В этой связи мы не видим проблем с экспортом избыточных моторных топлив в периоды, когда они будут возникать.

Быстрорастущий спрос на продукты нефтехимии в АТР открывает для России хорошие возможности для поставок продуктов с высокой добавленной стоимостью, имея логистическое преимущество перед производителями из стран Ближнего Востока.

### **Слайд 8. Доходы бюджета в результате мультипликативных эффектов строительства ВНХК**

Дополнительные доходы бюджета от мультипликативных эффектов складываются из двух составляющих:

- 1) В период реализации проекта - доходы бюджета от сопряженных с программой отраслей (строительной, металлургической, транспортной и т.д.).  
- Исходя из сложившейся в регионе доли импортного оборудования составят в сумме 267,8 млрд.руб.

- В случае 100% использования отечественного оборудования – 547,8 млрд.руб.

- 2) По мере увеличения объемов производства от проекта доходы бюджета благодаря мультипликативным эффектам в смежных отраслях: производства изделий из пластиков и пластмасс, энергетика, обслуживающие ВХК производства и т.д.

### **Слайд 9. Предложения по поддержке проекта ВХК.**

На слайде перечислены основные предложения по обеспечению государственной поддержки проекта по линии Правительства Российской Федерации, а также субъектов естественных монополий.